

ВАЛЕНТИН ДИМИТРОВ

МОРСКИ ИЗПОВЕДИ

ВАЛЕНТИН ДИМИТРОВ

МОРСКИ ИЗПОВЕДИ

Варна
2011 година

Посвещавам на хората,
свързали живота си с морето.

СЪДЪРЖАНИЕ

Вместо предговор 5

Капитан на швартовите 7
Гибел в Мраморно море 13
Извън правилата 21
Автограф от Жак-Ив Кусто 26
По законите на жанра 33
Загина половината екипаж 38
Под знака на Козирога 42
Квадратура на кръга 50
Залата на славата 58
Живот под ветрила 65
Около света с „Магнолия” 71
Като в морето 76
От подводниците до пиратите 85
Читавите на брега и в морето 93
Риболовците са два пъти моряци 98
Гордея се с училището и флота 102
Рискът е задължителен 106
Последният петък 113
Корабостроенето – магия и мъка 118
Изкуството на навигацията 125
Жена на кораба 130
Секретен подарък 136
Два мандата дипломат 144
Деветата вълна 149
Началото на промените 154
Между Сцила и Харибда 158
Съдбата определя последния рейс 166
Зад океана – секция на асоциацията 171
Българин на най-голямата платформа 176
Кръстницата е духовна майка 181
Златни ръце и неспокоен дух 187
Право на избор 191
Морето трябва да се пази 196
Еретична мисъл за добрия капитан 202
„Потомци на хан Аспарух” 207
За нещастията в морето и умните на брега 212

Тръпката „Академик” 219
Стачка на борда 229
Красиви са и потъналите кораби 236
За честта на пагона 241
Единствено за България 247
„Дорог мне кубрик матросский” 252
Няма нищо случайно 258
Пристанището – врата към света 265
Сред ледовете на Антарктика 270
Доверието задължава 275
Един за всички 281
И слънцето може да плаче 287
За поета и омразата е любов 292
Ветроходството е свобода 297
Пари в маркуч 303
Най-голямата отговорност – подписът 307
Базата е в сърцето ми 313
Най-солената професия 318
Един щастлив багатур 322
От три хиляди до триста хиляди тона 327
Майсторът 334

Именен показалец 338

ВМЕСТО ПРЕДГОВОР – ПОРТРЕТ НА „ЕКИПАЖА”

По дефиниция предговорът е нещото, което авторът написва последно, а читателите обикновено го прескачат. Ако в този случай не го направят, ще се запознаят с колективния портрет на „екипажа” на тази книга – хора с различни професии, възрасти, образования, убеждения, пристрастия, дарования, обединени от едно – трайната им връзка с морето.

„Защо точно 57” е резонен въпрос. В една предишна моя аналогична книга – „Морски хора”, издадена през 2007 г., героите са 43. Увеличени с новите 57, се закръглят на 100 – сравнително представителна извадка, която разкрива личности, събития и тенденции в облика на морска България през последния повече от половин век. По основателна препоръка на читателите на предишната книга, обхванала личности предимно от плавателния състав, „Морски изповеди” разшири техния обхват по посока и на „бреговите” морски дейности – корабно опериране и логистика, корабостроене и кораборемонт, ВМС, пристанища, наука, образование, култура, спорт и т. н. В продължение на четири години „екипажът” бе целенасочено подбиран по един главен „морски” критерий, пречупен през множество негови страни – професии, институции, позиции, области, уникалност. По-голямата част от „изповедите” (52 в първо лице) са публикувани през годините в националното морско списание „Клуб ОКЕАН” (София), по пътя им към книгата някои от тях са преработвани и допълвани (послеписите са от август – октомври 2011 г.), има и такива, които са написани специално за книгата и не са публикувани другаде.

И така – какви са тези 57 морски хора? По месторождение най-голямата група са варненци – 22, от Бургас са трима, от София и Разград – по двама, трима са родени край вода (Поморие, Бяла, Силистра), двама – в чужбина (Битоля, Македония и Мангалия, Румъния), а останалите – по един в 14 града и 9 села от тъй наречената „вътрешност на страната”. От 44 души с висше морско образование 39 са завършили ВВМУ „Н. Й. Вапцаров”, четирима – ВМЕИ (днес Технически университет) – Варна, а един – ОИИМФ (сега Одески национален морски университет). На 7 души и средното образование е морско – завършили са Техникума по корабостроене и корабоплаване (по-късно Варненска морска гимназия „Свети Николай Чудотворец”).

Сред общо 31 души, които са сега или са били преди в корабния плавателен състав (28 и в БМФ), 15 са капитани далечно плаване, 7 – главни механици, 5 – офицерски състав (сред тях една дама електромеханик), двама боцмани, един моторист, един технолог на траулер (и сред капитаните един е на траулер). С известна условност към плаващите могат да се причислят петима ветроходци (сред тях една дама, както и студент от Морското училище, вече вахтен офицер на супертанкер) и двама водолази (освен това и подводни фотографи).

„Брегова” реализация (за някои след продължителен плавателен период) имат 9 ръководители на морски фирми, един – на класификационна организация, четирима работят в областта на науката и образованието, трима – в корабостроенето и кора-

боремонта, двама – в пристанища. Извън обичайната статистика са двама писатели, поет, най-добрият български плувец и корабна кръстница – дъщеря и майка на капитан, един доцент и двама доктори.

В групата от 18 военни моряци, от които четирима действащи, по звания са по един адмирал, вицеадмирал, бригаден адмирал, капитан III ранг, капитан-лейтенант, старши лейтенант, курсант (междувременно произведен лейтенант), двама контраадмирали, двама мичмани, трима капитани I ранг и четирима капитани II ранг. След уволнението от ВМС един е министър на отбраната, двама – капитани далечно плаване, по един – главен механик, моторист, областен управител, преподавател, държавен служител, трима имат собствени фирми. Сред бившите военни са член-кореспондент и доцент, а сред действащите – професор.

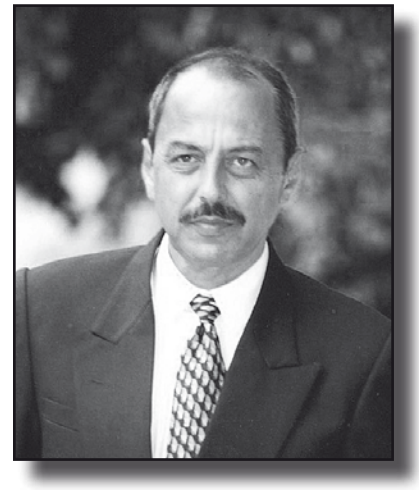
Спазен е принципът морските институции и области да бъдат представени само от титулярния си ръководител и в книгата да попаднат изявени и признати в своята област личности. Така в „екипажа" са настоящият и двама бивши председатели на Българската морска камара, един неин почетен член и трима носители на годишните ѝ награди, още шест ръководители на други браншови и граждански сдружения, настоящият и двама бивши командващи на ВМС, сегашният и двама предишни началници на Морското училище, директорите на двата варненски института на БАН, на завод и на пристанище, управителите на 12 фирми, четирима носители на годишната награда за ветроходство „Златен глобус Кор Кароли" и двама носители на годишната награда „Варна" за наука.

Извън тази впечатляваща статистика по-важна е откровеността на изповедите. Художествената им обработка не нарушава „документирането" на реалните събития (за някои става дума за първи път), подсилва личните преживявания, дава територия за позиции, без да конфронтира членовете на „екипажа", някои от които в живота са опоненти. „Опоненти" почти колективно те са на Системата – на старата и на новата, на странния преход, на кризата. Морските хора така и не припознаха „своите" министри, не се радват на „свое" лоби, не получиха „своите" закони и преференции, боли ги, че морската политика не е приоритет на държавата. Техен „приоритет" е морето – мечта и цел, среда и причина за реализация и удовлетворение, мъжество и трагедия, наука и вдъхновение.

Поради своето естество тази книга би могла да има различни институционални, браншови, регионални и други спонсори. Не съм си и помислял за такъв вариант. Нещо повече – отказах доброволната, колегиална финансова подкрепа на няколко бизнесмени с надеждата, че не съм ги обидил. В пазарната среда подобно решение изглежда глупаво. Но то заменя частната полза с обществения интерес, тактично отклонява няколко благородни жеста заради удовлетворението да „спонсорирам" духовно 57 достойни личности, а също така изключва дори хипотезата, че някой от тях може да си е платил включването в изданието. Всички, дори приятелите и съвипускниците, са поканени в него поради своите качества, позиции и постижения, поради своите уникални морски съдби. Благодарен съм на героите на книгата, всъщност нейни съавтори, за това, че заедно осъществихме този проект.

Авторът

КАПИТАН НА ШВАРТОВИТЕ



Капитан далечно плаване
АЛЕКСАНДЪР АРАБЧЕВ

Дядо ми сигурно не е чувал модерната днес чуждица „бизнес", когато си изкарвал хляба, превозвайки пътници от железопътната столица на Северна България – Горна Оряховица, до родния си Лясковец с единствения по него време транспорт – файтон. Любимец сред „персонала" му бил един красив кон арабска порода, който му докарал и на него прякора Арабчето, от своя страна пък определил фамилията на баща ми. Единственото в семейството момче след пет сестри, на шест години той остава сирак, а след още толкова наклонява един от клоните на родословното дърво към Варна, записвайки се за музикантски ученик в духовия оркестър на Осми пехотен Приморски на Нейно Царско Височество княгиня Мария Луиза полк. Пенсионирал се след много години във флотския оркестър, баща ми винаги е искал децата му да се занимават и с музика. Пианото вече бе заето от сестра ми, два месеца бях все на едно и също упражнение по цигулка, минах и през акордеона, преди да разбера, че кларнетът е моят инструмент. Развивах дробове по време на гимназията и още пет години в Морското училище, където захапах малко и от ударната секция.

Съвременник на Царя на рока и на ливърпулските „бръмбари", може и да съм бил сред жертвите на идеологическата диверсия, които с часове въртяхме копчетата, за да чуем любимата си „упадъчна" музика по някоя останала незаглушена радиостанция. Записах се в английската паралелка в гимназията само за да разбирам текстовете и информацията за песните. Ще да е било за добро – и до днес нито един мой капитански ден в морето не е минавал без английски език (за да си върша работата) и без музика (за да си почивам с нея).

Когато преди 40 години семейният съвет реши, че предпочитаната от мен журналистика е твърде разточително образование, Морското училище

зае мястото на най-подходяща алтернатива. Кандидатствах само за гражданския флот и само за навигация. Първото, защото даваше възможност „да видя свят" (при това със заплата), а второто, защото през последните две гимназиални лета поработвах по линия на „Инфлот" като талиман на чуждите кораби в пристанището и вече бях разбрал как стоят нещата на тях. Мостикът ми хареса повече.

Училището си свърши чудесно работата – подготви ни за морето и за живота, дори ни даде възможност да изживеем сред стените му младежките си щуротии, за да не ги вършим после по корабите. Сигурно съм шампион по неизлежан арест – от инкасирани всичко 98 излежах само седем дни. Гарнизонният арест биваше препълнен, след месец ме огряваше амнистията – до новото наказание за какво ли не – скок зад оградата, без ръкавици в отпуск, обаждане в строя. Бяхме вече в четвърти курс, когато началниците решиха, че ще посрещнем новата година в казармата, дори без обичайната „забава". В полунощ откачихме бронзовата камбана от щатното ѝ място и я поразходихме работеща в жилищните корпуси. Шегата не впечатли особено наблюдаващите офицери, но дежурният по училище отрази в писмения си доклад: „Главен старшина Арабчев и старшина I степен Петков обявиха химическа тревога в 00:00 часа".

Пенсионирал се преди месец, след 39 години трудов стаж, от които като извадим пет години в оперативното диспечиране на „Интерлихтер" в Унгария, останалите 34 бях само в плавсъстава само на една компания – БМФ. Не съм плавал на танкер, случи ми се само един контейнеровоз – всичко останало са над 25 каргокораби – от 300-тонния „Приморско" до 50 000-тонните „Родина" и „България".

Първото ми назначение бе трети помощник-капитан на чудесния „Плана" – 10 000-тонен „малък японец", построен предишната година. Зажаднелият за отпуск мой предшественик бе толкова щастлив от смяната, че извърши светкавично сдаване. Не ми показа дори къде се намира жирокомпасът, хвърли ми бумагите, една стара пишеща машина и изчезна с думите: „Вторият помощник ще ти обясни всичко." Появи се обаче старпомът и попита дали съм събрал паспортите и готов ли е екипажният списък. Паспортите събрах тутакси, но списъка направи вторият помощник – аз не можех да пиша на машина... Хукнах към ДИК-а, където се оказа, че е изтекъл срокът на единия от паспортите, а на друг това предстоеше. Току-що се бях върнал на кораба, когато се качи контролата...

На първата ми маневра на бака имах чувството, че всички гледат сеир на новобранеца. След третата – казах на един крив боцман, че на бака става само това, което аз кажа. Корабът вече бе излязъл от пристанището, когато застъпих на първата си вахта 20 – 24 часа. Рулевият си държеше курса, а аз, накичен с бинокъл, с анемометър в ръка, се щурах по крилата, гледах фаровете, забивах на картата място до място. Капитан Никола Вълков –

достоен представител на старата генерация, впоследствие „герой на социалистическия труд", се размърда от своето кресло и попита: „Какво правиш бе, моето момче?" Обясних смисъла на моя ентусиазъм, за да чуя: „Забрави всичко, което са те учили в училището. Иначе ще се блъснем в онзи кораб!" После изслушах кратка и поучителна лекция, че не съм на военен кораб, че не съм само щурман, а вахтен офицер, който трябва да следи и вниква в цялостната обстановка, да взема верни решения, защото отговаря за живота на 30-членния екипаж. С години трупах този ценен опит, но и днес, видя ли младо капитанче да се мотае като муха без глава, се сещам за моите първи крачки по мостика.

Като трети помощник плавах и на „Бузлуджа". С „големия японец" закарахме слънчоглед от Балчик за Хелзинки. Влязохме да товарим въглища в Гданск, когато при заставането в порта на кърмата вторият помощник получи тежко изсипване, закаран бе по спешност в болница и не се върна на кораба. Автоматично заех неговото място и вахтата 00 – 04 часа до края на рейса. Истински втори помощник станах след първата година – тогава бързо се растеше в кариерата.

В началото на 70-те години замествах разболял се старпом на „Приморско" – един цървул от „финикийския флот", който с осем души екипаж плаваше само до Истанбул. Появил се на мостика, каракапитанът попита къде се намираме и защо не се вижда брегът. Показах точката на картата и курса, който ни извеждаше право към Босфора. Барото изрази силно съмнение дали въобще ще стигнем до пролива. Оказа се, че те така си плавали – покрай брега.

Макар и с по-ниска правоспособност, бях старпом и на плаващия в Средиземно море „Стефан Караджа" – бивш „Десмин" и още по-бивш френски „Есперанса". Здравият парен мохикан бе потъвал, а след изваждането – съоръжен с двигатели „Зулцер", които работеха като швейцарски часовник. В професионално отношение този кораб ми бе твърде полезен – имах повече отговорности, да не кажа всичките, бях и пряк административен началник на екипажа, комуто се налага да лавира между него и капитана. Макар и „кучето на кораба", трябваше да вниквам в съдбите и проблемите на хората, да успокоявам обстановката, нагнетявана от претенциозен капитан, който поемаше и поставяше неизпълними задачи. Беше написал рапорти срещу половината екипаж. Той обаче му намери цаката при едно дълго претоварване в дунавския порт Рени. Първият и вторият помощник-капитани, шеф-механикът, двама моторист и един моряк се изкараха болни, психически лабилни и не знам още какви и минали през бреговия доктор, слязоха от кораба. След рейса началниците свалиха и капитана... За мен останаха поуките.

На последния ми „старпомски" кораб – „Васил Друмев", капитанът му – всеизвестният Корсар, ме посрещна с недоверие. Докато чакахме на рейда,

преди да си тръгне с лодката, през главата ми даваше указания на втория помощник. Сигурно тогава съм бил много обиден, защото казах на капитана, че нарушава субординацията, а ако има пристрастия, съм готов веднага да си сменим каютите с неговия фаворит. Корсара нямаше навик да се извинява, но вникна в ситуацията и мъдро я промени. После още три години плавахме заедно в професионален и психологически комфорт.

През декември 1976 г. в Хавана „Васил Друмев" бе нещо като логистична база, от която капитан Георги Георгиев стартира самотното си околосветско плаване с яхтата „Кор Каролй". Той вече бе завършил участието си в трансатлантическата регата и около 20 дни, докато бяхме в порта, трябваше да се подготви за плаването. Нужно бе яхтата да се вдигне на борда ни за оглед на подводната част. Без мачта и оборудване тя тежеше 5,2 тона, бигите на стария ни кораб имаха товароподемност 5 тона. Отговорен за операцията, влязох в спор с Жоро. Природно скромен и пестелив на държавните пари, той упорито държеше да вдигнем яхтата с бигата. Бил сигурен, че тя ще издържи. Аз обаче не бях сигурен и нямаше цена, която да ме накара да рискувам онова, което му предстоеше. Тогава в Куба час работа на крана струваше 100 долара. И още толкова за снемането – не бяха кой знае какви пари за БМФ. Заявих, че ако не признаят целесъобразността на разхода, ще го покрия от заплатата си. Тогава плавахме за 300 долара на месец. Все пак наехме кран, не се наложи и да го плащам. Капитана отплава на 20 декември. Няма как да я забравя тази дата. Тя съвпадна точно с 30-ия ми рожден ден...

Подготвях кораба, вързан на Морската гара във Варна, за поредното отплаване, когато се появи колега с три випуска преди мен в училището, който си носеше записка за назначение на моето място. Аз нямах обяснение, а капитанът, забранил смяната, тръгна към Параходството. След около два часа се върна и веднага ме позова в кабината си. Отвори бутилка уиски и наля два напръстника. За пръв път за толкова години виждах Корсара да посяга към алкохол. Не му се разделяше с мен, но причината бе съществена – бях получил първия си капитански кораб – „Брацигово". А „Васил Друмев" отплава вечерта. Отидох на Морската гара, изместих швартовия моряк и лично отдадох въжетата на кораба, който и днес лежи на сърцето ми.

Седем години след завършване на училището и след пет старпомски години вече имах правоспособност „капитан далечно плаване". Два месеца след като най-после влязох в партията по практичния съвет на помполита, вече бях капитан на „Брацигово". Въпреки неговите някакви си 1 500 тона, при първата моя маневра корабът ми се видя огромен. Всъщност огромна бе отговорността. Бързо преодолях психологическата бариера и още в първия рейс получих поучителна „обица". В Равена се снех с италиански пилот на борда. Той предложи да не чакаме поръчаните влекачи. Доверих му се, но след малко излезе свеж вятър, който ни подбра към кея. Пилотът

бе изчезнал от полезрението ми. Трябваше или да ударя винт в кея, или да сваля боята на едно огромно ро-ро, което товареше камиони. Избрах второто и за късмет се разминахме и с котвата му, голяма колкото нашия мостик. От другия кораб си огледаха охлузения борд и ни пожелаха щастливо плаване. На нашия бяха огънати само ветроупорните алуминиеви щитове на крилото на мостика. Саморемонт направихме с първия помощник-капитан, завършил „Корабостроене" в Морското училище, който сам си бил изчуквал тенекиите на колата.

„Брацигово" не излизаше извън Средиземно море и понеже правеше и добри пари, на него плаваха само „помазаните". Защо те слязоха, а се качихме ние, разбрах още на втория рейс. Натоварихме стока на „Кинтекс", минахме през Суецкия канал, разтоварихме чак в Басра, Ирак. После ни пратиха в Бомбай. Индийците се учудиха, като разбраха откъде идваме с това корабче. Джентълменски ни посъветваха да товарим бързо – уредихме го с уиски и цигари – и да изчезваме преди мусоните. Така и направихме. Мусоните все пак ни застигнаха чак в Аденския залив. Като се върнахме, „помазаните" се качиха, ние слязохме, а аз (нещо като награда) получих доста по-големия кораб „Бачо Киро".

След един рейс през Атлантика и нашенски подвизи на Младежкия световен фестивал, който тогава се провеждаше в Куба, корабът изгоря на връщане, посред Средиземно море. Във вахтата на втория механик след полунощ маслен тръбопровод се скъсал точно над турбината. Течът не бил овладян, защото между цистерната и него няма кран. Гасенето на началния пожар не бе започнало своевременно и ефективно. На вахтата умували, решили да събудят главния механик. Не знам кой събуди мен с думите „Корабът гори". Отърчах до мостика, където не знаеха нищо. Докато стигна до машината, тя гореше тотално. Разпоредих нещо, което трябвало да стане много отдавна – включване на противопожарната система с въглероден двуокис. Тя угаси машинното, но вече гореше и надстройката. Изкарах всички на палубата и ги преброих. Гасенето с пожарогасители беше безсмислено. Други кораби ни обливаха с вода. Когато всичко свърши, запалихме по една цигара с първия помощник-капитан. След всичко преживяно имаше добра новина – отървахме се без жертви и ранени.

Наш кораб ни буксира до Черно море. От Босфора ни пое спасителният кораб „Перун". Завърнал се безславно, опожарените „Бачо Киро" ставаше за скрап. Вторият механик бе уволнен дисциплинарно, главният механик стана втори за една година. За това, че не съм изградил у подчинените си необходимите им качества, за шест месеца аз продължих да плавам като капитан, само че на по-малки кораби. И днес си мисля, че освен на старата техника и на човешка грешка, пожарът, предизвикал тоталната загуба на кораба, не бе овладян и заради една традиция, която съществува и досега

в машинната команда – каквото и да стане, да си остава вътре в нея, да не достига до мостика. Понякога това е пагубно...

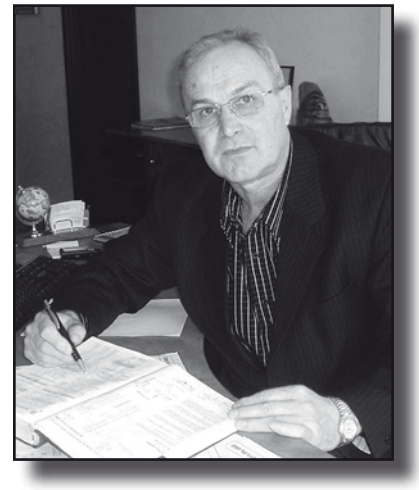
Още по-страшно обаче е корабът да се завърне с един моряк по-малко. И на „Петко Р. Славейков" поводи за събирания имаше достатъчно. След като първият помощник-капитан напуснал „мероприятието", то се превърнало в пиянка, прераснала в кавга. Никой не обърнал внимание на репликата на един моряк, че ще скочи зад борда. Информация на мостика, че липсва човек, подали в два след полунощ, едва след като три часа са го търсили по кораба. В това време той бе изминал повече от 40 морски мили в Индийския океан. Върнахме се в една предполагаема точка и заедно с всички други кораби в района в продължение на 11 часа си търсихме моряка. Безуспешно…

Вече мислех, че съм разчел всичките си сметки с Нептун, но се оказа, че имам да давам и на последния си рейс с „Шипка". След двумесечен ремонт в Украйна по време на втория рейс до Аржентина вече бяхме на ден и половина път към Бразилия, когато главният механик почти шеговито ме информира: „Може да е неприятно, но корабът се проби. В машината постъпва вода." От ръжда, от шупла или кой знае от какво 30-годишният борд пропускаше вода, която въпреки монтираната от мотористите „възглавница" шуртеше из машинното. В първото пристанище водолазите си свършиха работата на около 7 – 8 метра под водолинията.

След толкова години плаване с корабите на Параходство БМФ излязох в пенсия в момента, когато компанията бе приватизирана. Дано да е за добро. В противен случай ще се чувствам ограбен и унизен, защото и аз заедно с хиляди морски труженици съм дал нещо за родното корабоплаване. Попитаха ме дали бих плавал и за новия собственик. Плавах за друг корабособственик – като начало за няколко месеца вързан за кея на Морската гара...

Ноември 2008 г.

ГИБЕЛ В МРАМОРНО МОРЕ



Инженер
АНГЕЛ АНЕГНОСТИЕВ –
съсобственик на „Сени” ООД

Да се чуди човек на паметта на учителите! В седми клас имахме такава задачка от класната – да опишем мечтите си. След 35 години „другарката Даковска” ме похвали – бил съм сред малкото, осъществили написаното. И аз добре го помня – за море, за кораби, за плаване.

Завършил съм всички възможни за времето си морски учебни заведения по приблизително една и съща техническа специалност. След професионалното двегодишно (бивше заводско) училище по корабостроене работих в Цех 4 на Кораборемонтния завод „Одесос” в бригадата на Желязко Янев и Петко Лазаров. Нашият випуск произведе добри специалисти, някои от които сега ръководят кораборемонтни фирми. Реших да продължа образованието си, но партийният секретар на завода каза, че това не е в негов интерес. Наложи се да работя и да уча. След 11 приравнителни изпита продължих от втори курс обучението си по специалността „Корабни машини и механизми” в тогавашния Техникум по корабостроене и корабоплаване.

През 1969 г. бях приет в Морското училище за навигатор, но се прехвърлих за механик – там, където повече ме влечеше и се бяхме събрали 13 души от курса в техникума. Отдал се на волейбола, под крилото на Симо Михов бях достигнал до А отбора на града. Малко ми се разсърдиха, че го изоставих заради Морското училище, но и то си бе волейболна сила. За пет години, които отлетяха неусетно, отборът загуби четири-пет гейма. Не ми стигна времето да използвам натрупаните награди – над два месеца домашна отпуска. Сега си давам сметка, че трите училища, а и следващата ми професионална реализация ме срещаха с все повече хора – днес партньори и конкуренти, но в крайна сметка – едно достойно морско братство, към което имах шанс да принадлежа.

По някакво стечение на обстоятелствата с още полуготови документи получих първо назначение като втори механик на един от първите малки контейнеровози – моторен кораб „Елена" на БМФ. След този рейс пожелах „нормалния" път в занаята – да тръгна от четвърти механик на голям кораб, на далечни линии и да вървя нагоре в кариерата. След около две години на кораб „Плиска" бях назначен за механик по учебната част на новополучения учебно-производствен кораб „Н. Й. Вапцаров". Направихме няколко рейса, но курсант на практика още не се появяваше. Бяхме с кораба в западното пристанище, когато след един разговор с капитан I ранг Емил Станчев – началник на Морското училище, той докара на него всички си подчинени офицери. Трима от тях участваха в едно „пробно" плаване, което постави основите на организацията на учебната практика, чийто алгоритъм се използва, след бракуването на „Н. Й. Вапцаров", на тогавашния учебен кораб 421.

На 12 януари 1977 г. в Мраморно море, в абсолютен щил и гъста мъгла, плавахме към Варна. В каютата на втория механик към полунощ допивахме последното кафе, когато по кораба обявиха тревога – отивахме да спасяваме екипаж на потъналия руски кораб „Иван Сеченов". После узнахме, че кораб преди нас в колоната по някаква причина напуснал полосата за разделно движение и ударил „руснака" по средата. От мостика попитали иска ли помощ. Отговорили: „Пока не надо." Вече на около миля от стълкновението, малко след второто „Пока не надо", корабът изчезнал от радара. Бяхме най-близо сред всички кораби, които идваха да спасяват. Пуснахме нашата лодка, а и чуждите лодките караха при нас спасените – имахме удобен трап. От 44 души екипаж на потъналия „Иван Сеченов" на борда ни се качиха 18. Третият механик – здраво снажно момче, почина в момента, в който стъпи на палубата. Казаха, че дълго време във водата помагал на други да се качват в лодките. Помагахме на всички с каквото можем – бяха обезумели и премръзнали в 5-градусовата вода. Колективно отказаха да се прехвърлят на друг руски кораб, спасил още четири-пет души. Докато закараме спасените до Истанбул, починаха още две момичета – поисканият вертолет така и не дойде. Бяхме покрусени – часове наред нямаше какво да си говорим…

До Варна не се сетихме за марфичката и за 18-те чувала кафе, останали след разтоварването на кораба в Италия. Митничарите ни хванаха по бели гащи. Не вървеше и да ни санкционират, защото покрай скорошната спасителна операция ни чакаха награди и благодарности. И се почна едно разпределение на кафето. Митничарите конфискуваха по-голямата част, но се върнаха на борда, защото не достигнало по разчетите за някого си. Месеци след това на кораба продължаваше да излиза забутано тук-там кафе. Фурната в учебната химическа лаборатория го печеше почти непрекъснато. Казвахме си, че кафето разбива здравите нерви, но нашите и без това си бяха разбити…

След пет години на море като началник на учебно-производствения комплекс на Морското училище имах задачата да създам условия за практико-приложни умения на курсантите при провеждане на упражненията по технология на кораборемонта и дисциплините, свързани с него. Мисля, че базата, която изградихме тогава с колегите от екипа, не се е променила досега. След още пет години в Морското училище ми стана малко скучно, тъй като визията за развитие на това, което бях започнал, стана мъглява, и се върнах в БМФ като втори механик в контейнерното плаване, бях и „хидравличен" механик на фериботите, след което чрез „Трансимпекс" попаднах на арабски кораби, на които скоро станах главен механик. После плавах на ливански кораб и на кораби на „Зодиак" също като главен механик.

Бях втори механик на контейнеровоза „Станко Стайков", когато ерудираният му и обаятелен капитан Христо Златев, въпреки надигащата се буря, реши да прекоси страховития Бискайски залив на път от Западна Европа за Средиземно море. В зората на контейнерните превози не бе важно колко TEU-та караш, а дали спазваш разписанието. А по този показател бяхме първенци в съревнованието. Когато щормът се разбесня, нямаше връщане. Три дни правехме тегели запад-изток само за да не се преобърнем. В такова време механиците бяха най-важни. От мостика искаха „най-малък" ход, който за този кораб си бе „среден", защото под него турбините изпадаха в помпаж. На поворотите бяхме на нокти, капитанът дебнеше вълните и искаше дори с подрулващо устройство да ускорим маневрата. Без ход бихме потънали, както това се случваше с други кораби в района. Нашето ро-ро „Царевец" бедстваше с 40-градусов крен пред Португалия, на друго, с което се разминахме в хаоса, един камион му висеше през борда. Старпомът Николай Божилов имаше задача да поддържа връзка със Светлозар Тенев и Хенрих Кокончев, които участваха в трансатлантическата регата „Ту стар". Ветроходците се обадиха: „Нищо не виждаме. Борим се за оцеляване!"

Вълните си минаваха над палубата. В един от хамбарите водата бе достигнала до третия ред контейнери и бе потрошила стените им. Торбите, в които бе захарта, се бяха разкашкали и осушаването спря. С един колега влязохме в тунела и отдадохме клапан на баластната система в търсене на повреда. По-глупаво нещо не съм правил в живота си. Ако беше излязла вода, щяхме да се издавим. Не излезе. Късмет! После започнахме рационализации – включвахме ежекторни помпи, пожарната система…

На корабите под чужд флаг премина една от най-интересните части от моя живот. От „зрелия социализъм" трябваше за едно денонощие да прекрачим в „загниващия капитализъм". Под мениджмънта на „Трансимпекс" направихме цяла българска подмяна на екипажа на кораб на Обединените емирства със звучното име „Арафат" в 22 часа в Дубай. Рано сутринта отплавахме, „оживили" цялата техника на кораба, започнали работа по

техните стандарти. В края на Персийската война пренасяхме противопожарни материали за гасене на пламъците в Кувейт. Жегите, трудностите и опасностите при преминаване между минни заграждения се компенсираха от доброто заплащане и никой от екипажа не реши да се върне. Най-тежък бе контрактът ми с „МЕТ 7" – трима механици и един чистач в машинно отделение в продължение на осем месеца трябваше да правим чудеса, за да не спира корабът по обслужваната линия. На корабите „Вета" и „Тимаура" като главен механик изкарах една добра школа, която ми помага и сега.

Имам и една твърде неуспешна „рационализация" като втори механик на „Арафат". В поредния порт нямаше кранове и в жегата използвахме интензивно корабните в паралел. Докато единият спря. Качих се на високото и разбрах, че причината е в електродвигателя. От триещите се части се бе натрупал коксов прах. Нямахме въздух подръка и реших да духна праха с помощта на бутилка с кислород. Той се възпламени заедно с кокса и ръцете ми почерняха до лактите. Добре че на кораба имаше мазила, които си носих цял месец… По-успешно решение взех, когато плавахме към Кувейт след войната. Капитан Георги Патронов много държеше корабът да не спре сред минните заграждения. И точно тогава започна да грее основен лагер. Много неща можеше да се случат оттук нататък. В момента не го позволихме. „Виновника" охлаждахме директно с пожарната помпа.

Имах шанса да плавам с опитни и разумни капитани, които уважават труда на механиците, вслушват се в техните целесъобразни предложения в интерес на грамотната и безаварийна експлоатация на машината. С едно велико изключение – български капитан на арабски кораб, на който вече бях главен механик. „Първият след Бога", удостоен с циничен прякор от екипажа, правеше наистина „божествени" грешки. Нямаше никакъв усет как скоростта и маневрите на кораба влияят на устойчивостта му. След един поворот в Бискайския залив морето край нас побеля от дървения материал, който карахме натоварен и на трите хамбара, след друг пред Марсилия се скъсаха веригите и два снопа метални тръби увиснаха зад бордовете като огромни кранци. Така тържествено минахме през Суецкия канал, а аз тръпнех някоя тръба да не се изсули върху винтовете. На друг преход очевидно се движехме много преди разчетите и барото разпореди „наймалък" – цяло денонощие! Предложих по-голям ход, а пред пристанището на котва да свършим някаква работа по машината. Разпоредил и толкова! Обяснявах, че този режим не е експлоатационен, получават се отлагания, ще имаме проблеми. Нищо. По едно време – „пълен ход", сега закъснявахме. След малко се подпали димоходът. Огнените парцали, които изригваха, бягаха назад и заливаха кърмата. Та гасихме и пожар…

Винаги съм си мислел, че работата по корабите е до време, но решение да промениш нещата се взема трудно. Много обстоятелства обусловиха стартирането на собствен бизнес. Образованията, годините на море, на

учебния кораб, в училището ми даваха самочувствието, че имам подготовка в корабните технико-ремонтни дейности. Със Сергей Василев, с когото живеем на една улица, в зимните вечери на 1994 г. обсъждахме дали заедно да се качим на поредния кораб под контракт, или аз да сляза „на брега" и заедно да се захванем с кораборемонт и корабно снабдяване. Решихме се на второто и през 1995 г. създадохме „Сени". От „Моникс марин" Сергей вече имаше известен опит в документално-митническата страна на услугите. В общата фирма – една стаичка с едно бюро, два стола, факс и телефон, след сутрешното кафе чакахме заявките за корабно снабдяване. Първите дойдоха от „Укрфери", „Зодиак", „Бон марин" и др. Първият кораборемонт бе заключителната фаза на работата по една яхта, която „Терем КРЗ – Флотски арсенал" бе докарал донякъде. Всички приходи на фирмата инвестирахме в закупуване на инструменти, оборудване, машини, наемане на съоръжения, помещения и работници. Дейността се развиваше успешно, което ни позволи да закупим хладилни автомобили, хладилни складове, кораб(че).

„Сени" стартира с персонал от двама души, в началото съпругата на съдружника ми помагаше в счетоводството, после привлякохме още трима-четирима души, сред които в сегашния състав са Тодор Пейчев, Мариана Малешкова, Петър Панайотов и др. Днес в предмета на дейността ни влизат три групи – корабно снабдяване, кораборемонт и търговия с продукция на фирмите, чийто представител се явяваме за България. В момента в офиса на фирмата са 34 души, сервизната ни група на щат е от осем души, като прибавим и заетите в работилница, транспорт и т.н., персоналът ни надхвърля 40 души. В зависимост от задачите периодично наемаме още хора.

Завишените изисквания към екипировката и оборудването на корабите от страна на международните класификационни организации, свързани с тяхната сигурност, наложиха подобряване на техническото снабдяване, което предлагахме. Тогава се роди идеята да се включим във веригата „Lalizas". Създадохме фирма „Лализас Марин БГ", която е франчайзинг на веригата магазини за морско оборудване „Marina Stores", и изградихме собствена верига от четири магазина във Варна, Бургас и Русе. Сега сме едни от най-сериозните доставчици на морско оборудване за рибарски лодки до големи кораби.

Съвсем забравена е практиката двама-трима души с торба инструменти да вършат ремонт по корабите. Създадохме стационарна, оборудвана с машини база. Отначало това бе цех под наем, впоследствие – собствен, на закупена за целта територия. Ремонтно-сервизната ни база разполага със стругове, фрези, заваръчни и подемни машини, всичко необходимо за ремонт на детайли, машини и механизми. За ремонт на цял кораб сме наемали докови камери и кейови стени. С помощта на закупения и преоборудван в многоцелеви катер „Сени стар" осигуряваме групата, извършваща ремонт на кораби на рейда. Катерът подпомага и корабното снабдяване,

може да вози туристи, явява се основен съдийски кораб на ветроходните (в т.ч. световно и балканско) състезания във Варненския и Бургаския залив.

Имахме известен опит в корабното преустройство и в „изнасянето" на корабни конструктори за Италия, преди да спечелим търга на Параходство БРП за преустройство на речните тласкачи. Философията му е при плаване по река Дунав корабните мостици да са достатъчно ниски, за да минават под мостовете, а и достатъчно високи в зависимост от товара, за да могат капитаните и рулевите да виждат далече напред от тласкания състав. Това наложи да се конструира и създаде подвижен във вертикална плоскост мостик, който да заема необходимото в момента положение. На първия кораб – „Васил Априлов", бе подменен повдигачът на главния мостик, както и цялото негово навигационно оборудване. За втория кораб – „Георги Мамарчев", разработихме уникален телескопичен подемник, който се различава от всичко, използвано досега по целия Дунав, с което корабът стана изключително конкурентоспособен. От третия кораб – „Георги Измирлиев", който завършихме по-късно, е останало само името и корпусът. Подменена бе цялата надстройка, главните и спомагателните двигатели, енергосистемите, таблата, рулевият мостик с повдигателните съоръжения. Идейните и работните проекти бяха предложени от нас, както и част от модулите бяха изработвани във Варна и монтирани в Русе. Подизпълнители на проекта имахме и от двата града. На буксир корабът замина за Линц, откъдето след монтирането на главните двигатели се върна на собствен ход. За БРП сме преработвали и баржа за превоз на луксозни автомобили. Надяваме се да продължи партньорството ни с компанията. В момента като подизпълнител работим по преустройството на м/к „Istar" – собственост на сръбска компания, което показва, че по Дунава сме известни с нещата, които правим.

В актива си „Сени" има стотици различни ремонти, сред които няколко класови, десетина докови на средни и малки кораби, правили сме ремонт на главни корабни двигатели, в т.ч. с подмяна на колянов вал, много ремонти на спомагателни дизел-генератори, като подизпълнители сме привличани от „Терем КРЗ – Флотски арсенал" и от КРЗ „Одесос". Традиционно работим с по шест-седем крупни клиенти от морския бизнес (корабособственици и кораборемонтни заводи) и от индустриалния сектор.

Една от първоначалните за фирмата дейности е корабното хранително и техническо снабдяване и бункероване. Впоследствие, покрай разширяващия се кораборемонт, постепенно се ориентирахме към представителство на чужди фирми, предлагащи съвременни продукти и материали, алтернатива на старите бронзови втулки, бакаут и т.н. Именно новите технологии и материали могат да скъсяват сроковете и да повишават качеството на кораборемонта. Ако преди поставянето на една бакаутова втулка изискваше технологично време 15 дни, сега за два дни може да се постави една

тордонова втулка. Новите технологии и материали увеличават и междуремонтните срокове.

След като повече от 10 години трупахме опит и се развивахме в различни направления, след като предоставихме магазинната мрежа, която имаме във Варна, Бургас и Русе, на отделна дъщерна фирма, завоювали доверието на банките, набрахме куража да вземем от тях кредити, за да реализираме една отдавнашна своя цел. Закупихме терен и на него построихме новата си сграда с подземни гаражи и складове, магазин на две нива с площ около 200 квадратни метра, два етажа офисна част. Останалите два етажа предоставихме под наем на морски фирми, с чиято дейност да „затворим" комплекса от морски услуги. Надяваме се „Марина-бар клуб" на първия етаж да се превърне в средище на хора, свързани с морската идея.

…Харесвам всички видове ветроходство, но съм си „генетичен" сърфист. Единението на природата – вода и вятър, с човека – ум, ръце и крака, превръщаше часовете върху „дъска с платно" в неповторимо преживяване. През 80-те години столицата вече развиваше новия спорт. Във Варна се правеха опити тук-там, докато Морското училище не отгледа ентусиасти, създаде добър отбор и помогна да се придаде организиран характер на спортно-състезателната дейност. В началото бяхме само трима с капитан-лейтенантите Златко Кузманов – преподавател, и Любомир Петков (Мечо) – командир на рота. Позицията ми на началник на учебно-производствения комплекс даваше възможност да се работи неограничено по сърфовете. Първият ни отбор имаше странен състав – трима началници плюс един първокурсник – Емил Кайкамджозов. През тези години именно курсантите от Морското училище бяха в основата на сърфинга във Варна. Нещата потръгнаха, когато обединихме усилията си с дружество „Черно море", а предприятие „Лазур" помогна с база.

Макар и сравнително късно омаян от ветроходството, му се отдавах все повече, предимно в организационен план. Работата ми на сменен режим в Параходство БМФ ми даваше време да обучавам секцията по сърф в Яхтклуб „Капитан Георги Георгиев – Порт Варна". Удоволствие бе да се работи с ветроходните „емблеми" Иван Георгиев (Зъбата) и Пенко Жеков. От 1985 г. без прекъсване съм член на Управителния съвет на яхтклуба, от 2007 г. съм член и на Управителния съвет и на Българската федерация по ветроходство (БФВ). През последните няколко години съм главен съдия на най-старата в страната и първа в годишния календар на БФВ регата „Трети март". Щастлив съм, че и аз, заедно с десетки други организатори и приятели на ветроходството, съм допринесъл за успешното провеждане на престижни за страната ни международни ветроходни събития – Балканиада, Световно първенство в клас „470 – Мастърс", Европейско първенство в клас „Фин", както и изключителния морски спектакъл – регатата Tall Ships „Исторически морета 2010", на етап от която Варна бе домакин от 19 до 24 май м. г.

Боли ме, че днес родното ветроходство не е в добра кондиция. Като че ли спортът въобще трудно се вписа в новата социално-икономическа среда. Още повече ветроходството, което не е сред фаворизираните от държавата спортове. Както и да се казваше, където и да се прехвърляше и преструктурираше ръководният спортен субект, той не се обърна с лице към ветроходството. За десетки яхтклубове, за целия спортен календар 200 – 300 хиляди лева са повече от скромна субсидия. Куриозно е, че тези средства се подават обикновено след края на съответната проява, че понякога секретарят на БФВ остава без заплата.

През новото хилядолетие в БФВ настъпи кадрово освежаване. Дойдоха хора с нови идеи и амбиции. Спортният календар е интензивен, спортисти и любители не липсват, ветерани и ентусиасти поддържат духа. Резултатите обаче се въртят около две имена – Ирина Константинова („Сърф") се издигна до 11-а позиция в света, а Михаил Копанов („Фин") – до 20-а. Убеден съм, че морска България има по-голям потенциал. Трябва да се подобри организацията, финансирането, да се оказва внимание и на другите ветроходни класове. Искаме ли да имаме олимпийски, световни и европейски класирания, трябва да подобрим работата с децата. Колкото по-широка е тази основа, толкова по-добри спортисти тя ще роди. Клубовете трябва да проявяват по-голяма активност, да търсят начини за обогатяване на базата. Новите посоки на финансовата надежда са общините, бизнесът, приятелите на този красив спорт. Ще бъда щастлив, ако Варна отново посрещне регатата Tall Ships през 2014 г. Има позиция на Sail Training International да пренесе тогава този чудесен ветроходен празник в Черно море, а Варна да бъде негова столица. Това обаче изисква работа, организация, финанси, спазване на срокове и регламенти. Убеден съм, че градът ни ще се справи…

Август 2011 г.

ИЗВЪН ПРАВИЛАТА



Капитан далечно плаване
АНДРИЯН ЕВТИМОВ –
управител на
„Старгейт Маритайм” ЕООД

На пръв поглед може да е малко странно, че едно момче, родено в северозападната част на Дунавската равнина, на 16 километра от речния Лом, в семейство, здраво свързано със земята, без нито един морски родственик, завършило единствената математическа паралелка в гимназията, ще избере морето за своя професионална съдба. Обяснението може да се търси в романтично-мотивиращата роля на книгите, на филмите, на ежегодните морски ваканции, през които се прехласвах по тези плаващи чудеса на техниката – корабите. Неусетно бях решил да им се посветя. Дилемата бе как – дали постъпвайки в Техническия университет във Варна по специалност „Корабостроене”, където бях приет, или в Морското училище – „Корабоводене за гражданския флот”? Никога не съм съжалявал, че избрах второто. От него някъде към трети курс не можа да ме отклони дори настойчивото предложение на началниците да се прехвърля във военния флот. В него нещата тогава като че ли бяха по-подредени, но исках да плавам по света...

Покрай 1300-годишнината на българската държава през 1981 г. в училището влязохме по-рано (старшите биеха крак по жълтите павета), до четвърти курс получавах награди покрай отбора по математика, осъществил пробив в гражданските олимпиади, размина ми се без арест, случвало се е да напускам алма матер не през „парадния” вход, имам само една – и то каква – двойка на изпит. Отговорите ми заслужаваха оценка между четворка или петица. Намеси се обаче ротният командир – Веско Слона (иначе добродушен като прякора си), издействал ми двойка от преподавателя по „Радиотехнически системи” Калчо Пътечката, който изобщо не се поколеба. Изкуствената двойка, превърната в шестица на поправителния изпит, щеше да вдигне средния успех на випуска в съревнованието с другите

роти. Възроптах заради загубените пет дни домашен отпуск, но Слона ме успокои, че нищо не може да се направи – такива са правилата.

Първият ми кораб в Параходство БМФ, през 1986 г., бе „Странджа" – един малък „въглищар", който циркулираше между Жданов и Варна, за кратко с капитан Милчо Тодоров, на който след години бях и втори помощник. По-късно в Черно море плавах с един добър капитан и интересен човек – Никола Николов, като за около три години от трети станах втори помощник. По тогавашните правила на океанския 52 000-тонен моторен кораб „Родина" в самото начало на 1990 г. трябваше да се кача отново като трети помощник. Професионално много полезно ми бе да плавам около две и половина години с един от легендарните капитани на компанията – Атанас Панчаревски, под погледа на когото отново станах втори помощник.

На същата длъжност направих един рейс с „Адалберт Антонов" и още два като старпом на „Рила". Изредиха се корабите „Ст. Караджа" и „Родопи", докато след изпитите за съответната степен приех „Димитровски комсомол" вече като капитан. За 13 години в плавсъстава бях осъзнал, че „най-оморячващият" период всъщност бе „руската линия" – товарене, разтоварване, плаване в ледове, по четири маневри на всеки пет дни, по правило извършвани от вахтения помощник-капитан. На първото ми тръгване от Варна капитанът ми пожела лека вахта и възпитателно напусна мостика. Първото удовлетворение от справянето с по-сложна ситуация ми подари един страничен вятър, който ни съпровождаше в Керченския канал. В онези години кой знае защо „щадяхме" радарите, та съм се разминавал критично с изплувал от мъглата точно по курса ми кораб.

Океанската навигация е по-различна. В първия ми рейс за 14 месеца не повторихме пристанище, дори държава, най-дългият преход от 33 дни бе от Канада до ЮАР, а полярно сияние, айсберги и ескимоси бяха нещата, които повече нямаше да видя... Няма да забравя най-трудния си рейс, през 1997 г. Бях старши помощник-капитан на „Ст. Караджа" – един кораб в тежко техническо състояние. Тръгнахме от Варна през Индия за Китай. На море почина един от рулевите, когото познавах отблизо, защото плавахме заедно на трети пореден кораб. Банкок се оказа много неприятно пристанище. С ниския си борд корабът бе достъпен отвсякъде, разтоварваше се ръчно от стотици хора, които сновяха по него. Дълго след това се учудвахме какво още липсва от кораба...

Осъществил мечтата си да се изкача най-високо на капитанския мостик, независимо от високото заплащане, разбрах, че нататък ме чака само рутина, а не исках да изпадам в неин плен. Трябваше ми промяна, предизвикателство на брега. Вече бяхме разговаряли с Йорданка Бонева за позиция в отдел „Застраховки и рекламации", който тя ръководеше. Кадровиците обаче решиха, че квалификацията и опитът ми са подходящи за друга работа – суперинтендант в отдел „Безопасност и качество", която приех през

пролетта на 1999 г. След година оглавих отдела, а по-късно неочакваната кончина на капитан Георги Георгиев наложи промени в екипа. Приех да бъда заместник-директор на компанията по експлоатацията. Само за седем месеца, докато бях на длъжността, се случиха два „танкерни" взрива – на „Места" в Констанца, отнел два човешки живота и погубил кораба, и на „Хан Аспарух" в Новоросийск, разминал се с локални поражения.

През декември 2001 г. правителството на НДСВ смени цялото ръководство на БМФ, за да не се мъчим взаимно, използвайки елегантно онази точка от кодекса, според която новият директор има право да си сформира екипа. По същото време капитан Владимир Недялков се канеше да освободи поста, предложи ми да го заместя на него и след съответната процедура и разговор с Люсиена Костова като шеф на Изпълнителна агенция „Морска администрация" (ИАМА) през юни 2002 г. се оказах директор на Морската администрация във Варна. Макар и отново само за седем месеца, това бе най-интересната работа, с която се бях занимавал. Самата институция още набираше скорост по време, когато имаше най-развърната структура. Преплитаха се изискванията на конвенции, международна дейност, контролни функции по кораби и пристанища, дейност на Варненското пристанище и т.н. И до днес обаче не е намерен механизъм за стимулиране на служителите, а преместването на администрацията към морето е много стара идея.

Морската администрация напуснах заради случая с 3 900-тонния хондураски кораб „Муун Лейк", който в края на септември същата година заседна в района на плажа Паша дере край Варна. Разпореждането на изпълнителния директор на ИАМА бе да не се предприемат никакви действия, докато процедурата не осигури тяхното финансиране, подписване на договори, гаранции и т.н. Съзнателно го наруших, защото законът ми дава правото, а и ситуацията го изискваше, да взема незабавни мерки за спасяване на хората и опазване на околната среда, а сметките да си оправяме, като ни отмине бедата. На шестия час на кораба вече нямаше нито един човек и никой не бе пострадал. Веднага започна източване на 53 тона газьол и 3 тона масла. Координацията с ВМС и всички други заинтересовани институции бе перфектна. Впоследствие и застрахователят плати всички разходи. Отношенията обаче с ръководството на ИАМА бяха влошени. Публично бе обявено, че не съм изпълнил разпореждане, имаше намеци как ще работим в бъдеще, след като няма гаранции срещу следващо мое своеволие. Въпрос на чест бе да напусна системата. На всеки състав бих обяснил защо не съм изпълнил заповед, но не бих могъл да обясня на варненци защо не съм спасил плажа от замърсяване... И се оказах извън правилата.

Деловите ми контакти с японската компания са от времето, когато работех в офиса на БМФ (техен представител бе на 120-годишнината му), продължиха и след това, докато не получих запитване (вече се бях разделил с ДМА – Варна) дали не бих работил за нея, което стана факт от януари

2003 г. По това време „Старгейт шип мениджмънт" присъстваше в България като търговско представителство на едноименната си европейска шапка в Ротердам. Към края на същата година се взе решение да се регистрира компания по българските закони – самостоятелен стопански субект „Старгейт Маритайм" ЕООД, на което аз бях назначен за управител, когато това стана през 2004 г. Това си бе ново качество, което имаше своите трудности, предизвикателства и удовлетворение. Имахме хората, но трябваше да подредим новия си дом. След това изградихме самостоятелните си отношения с Морското училище и Техническия университет (създаване на материална база общо за 40 000 долара и 28 000 евро, стипендии, практика, кадетска програма и др.) във взаимен интерес в сферата на свойствената ни основна дейност – осигуряване на офицерски състав за „K-Line" – краткото название на „Kawasaki Kisen Kaisa", към чиято фирмена група принадлежим.

Историята на крупния японски корабособственик стартира през 1919 г., в навечерието на Втората световна война компанията има 36 кораба, а след нея – 12. Възстановяването на флота започва през 1948 г., през 1957 г. започва строителството на танкери, през 1960 г. – на специализирани кораби, а през 1968 г. – на автомобиловози. През 2008 г. флотът на „K-Line" включва 488 кораба от различен тип с общ тонаж 29 241 954 DWT. До 2015 г. ще влязат в експлоатация нови над 100 кораба от различни типове и размери. „Старгейт Маритайм" е по-близко свързана с една от водещите компании в „семейството" на „K-Line", а именно – Taiyo Nippon Kisen Company (TNKC), занимаваща се с корабен мениджмънт на автомобиловози и бълкери.

Ако първите двама кадети са подбрани и назначени през 1998 г., сега на 25 кораба на компанията от последните пет години има над 370 души на всички офицерски длъжности, сред които преобладават тези на капитан и главен механик. Текучеството е под 10%, а вече имаме капитан – Ивайло Маринов, и подготвен главен механик – Гален Станев, които са на корабите на „K-Line" от кадети. „Adriatic Highway", в експлоатация от август 2008 г., е първият ѝ кораб, на който и капитанът, и главният механик не са японски граждани. Само през 2009 г. 80 са българските стажанти от три випуска на японските кораби. Кариерата им е дългосрочно планирана и ясна. Корабите, за които осигуряваме кадри, са три групи – с български капитан и главен механик, с български старши офицерски състав и изцяло с български офицерски състав. На българския менинг-пазар „Старгейт Маритайм" е уникална с това, че има директни правомощия да осъществява планирането, наемането и обучението на кадрите.

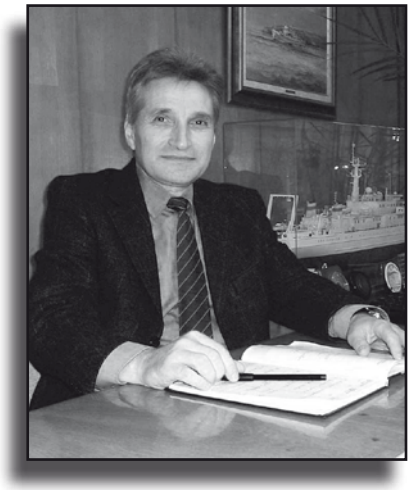
На петата годишнина на фирмата ни президентът на TNKC „си призна" защо японците харесват българския офицерски състав. В него те са намерили баланса на качество и цена. Той не е евтин, но работи на европейско ниво, проявява творческо мислене – не само идентифицира проблема, но предлага решения за преодоляването му. Имам удовлетворението, че с ра-

ботата на нашата фирма проправяме пътя на стотици български моряци в сложния световен остроконкурентен пазар на морски офицерски кадри. За най-голям успех на „Старгейт Маритайм" смятам това, че наши кадри се реализират в офисите на корабособственика – петима в Германия и трима – в Япония. Именно те ще са онова ядро, около което мениджмънтът на поне 10 кораба с определен район на плаване от тези офиси ще се прехвърли в бъдеще при нас.

Считам се за човек, отворен към обществената работа и по-специално към морските професионални сдружения, но тази ми ангажираност понякога ми носи огорчения. Наред с някои работещи инициативи и полезна работа съм се сблъсквал с консуматорски настроения, незаинтересованост за общите (разбирани като чужди) проблеми на бранша, пасивност, да не говорим за откровено скъперничество, когато стане дума за членски внос, дарения, подпомагане на различни проекти. От 2000 г. шест души сме членове на Английския морски институт. Въпреки всички усилия, с 20-те си членове (изискват се 50) до миналата година не можахме да създадем българска секция (други държави имат по няколко), с което бяхме прецедент в региона. Членският внос бе намален наполовина като за развиваща се страна. В крайна сметка ни бе разрешено да създадем секция извън правилата с по-малко членове, което се случи през октомври 2008 г. От 2001 до 2003 г. бях председател на Българската асоциация на морските капитани, която и досега не е успяла да надхвърли „ведомствения" си БМФ-характер.

През пролетта на 2008 г. бях избран за председател на Българската морска камара (б. а. – до юни 2010 г.). Далече сме от реалното си обединение в нея, но все пак отстоявахме позиции, писахме становища, провеждахме срещи и обсъждания по различни проблеми и формат. Осъществихме някаква вербална работа с Варненската туристическа камара. Новата политическа конфигурация ни заставя да извадим отново неизпълнените си идеи и предложния. Дано този път има истинска чуваемост и воля да се решават проблемите на морския бизнес. Отдавна говорим за разумна децентрализация на бранша, за приближаване на морските „шапки" към морето. Едни добри данъчни условия могат да привлекат чуждия морски мениджмънт у нас. Корабостроенето се нуждае от антикризисни механизми на държавно ниво. Морското образование и наука също имат своите надежди. Всичко това обаче може да тръгне от „мъртвата точка" само в духа на европейската интегрирана морска политика, подпомагано от умни закони, в рамките на приоритизирана национална морска стратегия, за която като правило всички говорят, малко работят и никой не е виждал… Отдавна е време да се промени правилото.

Ноември 2009 г.



АВТОГРАФ ОТ ЖАК-ИВ КУСТО

Доц. д-р инж. **АТАНАС ПАЛАЗОВ** –
директор на Института
по океанология
„Фритьоф Нансен” към БАН

Доц. д-р инж. Атанас Палазов е роден на 6 септември 1953 г. в София. Завършва специалност „Корабостроене” във ВМЕИ (днес ТУ) – Варна, през 1979 г., след което година и половина специализира „Приложна математика” във ВМЕИ „Ленин” (днес ТУ) – София. След втори курс като студент се прехвърля в задочно обучение и работи като майстор-специалист по научна апаратура и конструктор в неговия НИС. Още 4 години е програмист в Централната лаборатория по автоматизация и научно приборостроене към БАН (фактически работи в научноизследователската база – Шкорпиловци). От 1985 г. в Института по океанология (ИО) към БАН последователно е научен сътрудник, ръководител на група „Автоматизация на научните изследвания” (18 години), на Центъра за океанографски данни (2 години), на секция „Океански технологии” (2 години) и същевременно – на Националния център за океанографски данни. Докторска дисертация защитава през 1987 г. Има 140 научни публикации, 3 изобретения, 12 внедрени творчески постижения, членува в 6 научни и експертни съвета и 3 научни органа по природните науки, участвал е в 42 национални и 19 международни проекта (на 14 национални и 10 международни е ръководител), в 30 (4 международни) експедиции (на част от тях е ръководител). Ръководил е 14 дипломанти и 3 докторанти. Хоноруван преподавател в ТУ – Варна. От 3 декември 2007 г. е директор на ИО-БАН. Заедно с това е ръководител на Секция „Океански технологии” в института, председател на Националната океанографска комисия, а от юли 2011 г. е заместник-председател на Междуправителствената океанографска комисия към ЮНЕСКО. Носител е на 2 награди „Варна” (2007 и 2009 г.) и наградата на Българската морска камара (2009 г.) за принос в науката.

Откакто една велика дата – 6 септември, Съединението на България, стана национален празник през 1998 г., за рождения си ден винаги черпя колегите в института „на патерици". А това, че съм се появил на света далече от морето – в София, покрай преселилата се там след Междусъюзническата война от Кукуш рода, не бе никакво препятствие да свържа живота си с него. Есенес връстниците задължително се хвалеха със слънчев загар и приключения в броените дни край морето, а предимството да имам варненски чичо удължаваше моите морски лета. Тригодишната служба на друг чичо в Созопол, във военния флот, през 30-те години на миналия век, изчерпваше морското достойнство на фамилията. В детските години не съм и предполагал доколко една книга – „Светът на мълчанието" на Жак-Ив Кусто и Фредерик Дюма, ще предопредели живота ми. Омагьосан от дълбините, после си купувах всички книги на Кусто, които тогава можеше да се намерят на руски и български език. „Подводен спорт" на М. Бурдин, Д. Доросиев и Ц. Христов – първото прекрасно помагало в тази област, алманахът „Фар" също ме привличаха към гмуркането с маска, плавници, шнорхел и харпун. Неусетно морето се превърна в нещо повече от курорт, а решението да кандидатствам в Морското училище дойде съвсем естествено. Вдъхновяваше ме примерът на Кусто, завършил френската Военноморска академия. Но младежките мечти срещнаха първото житейско разочарование.

С отлична диплома и отлична конкурсна математика в групата на висшите технически вузове по тогавашните правила можех да се запиша навсякъде, в това число и в Морското училище. За всеки случай преди това си избрах най-близката гражданска специалност – „Корабостроене" във варненския ВМЕИ. След това трима съученици пристигнахме във Варна, за да се явим на изпит по физическа подготовка – единствено препятствие, преди да станем курсанти. Останахме потресени, когато не видяхме имената си сред допуснатите до Морското училище кандидати. От Военното окръжие не бяха ни придвижили документите. Без обяснения. Едва тогава се сетих за моята леля, емигрирала отдавна в Америка…

Не можех да си представя, че по „утешителната" и уникална за България специалност „Корабостроене" можеше да се даде повече, отколкото това правеха преподавателите в института. Фундаменталните знания надхвърляха изискванията на бъдещата ни корабостроителна практика, готвеха ни за наука. Аз пък паралелно се готвех и за морето. Завърших курсове за гмуркач, за водолаз, за инструктор-водолаз и за водач на 10-тонен плавателен съд. След като първите две години имах само шестици, една петица и една четворка по „История на БКП", се прехвърлих в задочното обучение само за да мога да работя в групата за малкотонажно корабостроене към Научноизследователския сектор на института. Увличаха ме проектите за различни катери, за преустройства на малки плавателни съдове.

Покрай познанството си с водолазите се надявах да участвам в модерните по това време експерименти с барокамера, но едва измолил да ме пуснат от института, моментно повишил кръвното налягане, отпаднах от групата. След това обаче, през 1977 г., бях включен в международен експеримент във връзка със старата естакада край Шкорпиловци на Института по океанология (ИО), което бе и първата ми среща с него. Когато „малотонажната" група бе закрита, продължихме с един преподавател да работим по изискванията на Българския корабен регистър към корабите за насипни товари. Изследванията по тази задача прераснаха в дипломната ми работа.

Продължих да се уча в София – вече редовно и със стипендия, в Центъра по приложна математика към ВМЕИ „Ленин". Целта му бе да повиши математическата подготовка на най-добрите млади инженери. След двете последователни нива – една година и още шест месеца, закономерно после идваше и аспирантурата. В центъра се учехме със съпругата ми – колега корабостроител, но завършила в Рощок, която след това работеше в НИПКИК във Варна.

Аз самият нямах проблем със старта на професионалната си реализация. Познавах всички водолази, още като студент бях работил в секцията на Христо Слабаков, имах контакти и с директора на ИО Здравко Белберов. Когато през 1982 г. се появих при него и казах докъде съм се изучил, той веднага реши, че такъв човек му трябва. Точно тогава се строеше новата естакада, механично-аналоговите изследователски способи постепенно отстъпваха пред компютризацията на науката. А математическото моделиране на процесите и програмирането бяха „моята" област. На десетата година от създаването си ИО тогава бе във възход, нямаше нито една вакантна длъжност. Намерен бе вариант – в щата на Централната лаборатория по автоматизация и научно приборостроене към БАН в София да работя за автоматизацията на изследванията в базата на ИО в Шкорпиловци. Оттогава някак неусетно отлетяха 29 години. Първата автоматизирана система за морски изследвания бе въведена през 1983 г. и работи до края на 80-те години. През 1985 г. постъпих като научен сътрудник в института, смених три длъжности до четвърти пореден директор от края на 2007 г.

Пред очите ми премина по-голямата част от историята на института. През 1984 г. бе закупен научноизследователският кораб „Академик" – в момента единствен кораб в Черно море от този клас, през 1887 г. – изследователската миниподводница РС–8В, единственото техническо средство, което позволява на учени без специална подготовка да работят на дълбочина 250 метра в широк кръг от области. През 1988 г. влязоха в експлоатация техническият комплекс „Шелф – 100" и новият лабораторен корпус. През същата година финансирането на ИО достигна 4,5 млн. лева, основните му фондове надхвърлиха 10 милиона лева. През 1990 г. бе достигнат апогей от 191 души персонал, до 1997 г. просъществуваха максималните 10 научни

звена. До 1989 г. се работеше основно по проблемите „Световен океан” и „Глобална система за мониторинг на окръжаващата среда” в сътрудничество със сродни научни организации в Москва, Геленджик, Калининград, Санкт Петербург, Киев, Одеса, Севастопол, Варшава, Гданск, Варнемюнде, Букурещ, Констанца, Хавана, Ханой.

Закупуването на НИК „Академик” през 1984 г. бе продиктувано от необходимостта за изследване на българо-турската граница, чието продължение в морето, отклонено само с един градус, очертаваше огромен сектор, в който евентуални нефтени залежи представляваха сериозен икономически интерес. Еуфорията от тази хипотеза мотивира интензивни плавания на кораба още преди основното му преустройство. След него той вече имаше много добро оборудване и условия за комплексни морски изследвания. Оптичните кабели, опасали всички работни точка на кораба, „надничаха” в технологията на бъдещето. Бил съм на много плавания, но едно ще помня винаги. Работехме на юг, когато вятърът рязко се усили и за час-два морето вдигна голяма и зла черноморска вълна. Трябваше да се приберем до най-близкото пристанище – Созопол. Тези седем часа щормуване косо на вълните ми се видяха цяла вечност. Креномерът показваше 30 градуса! „В строя” бяха само двамата най-важни – капитанът и рулевият, които, освен да карат кораба, имаха и друга грижа – да не падат по мостика. След години морето се „реабилитира”. Бяхме много на изток, над „втория център” на Черно море, така наречената „източна халистаза”. Под нас бяха 2000 метра дълбочина, над нас – слънчево небе, около нас – пълен щил. Никога не бях виждал „собственото” ни море толкова прозрачно. Гмурнах се с маска, за да обхвана кораба отдолу – цели 50 метра, с един поглед…

В началото на 90-те години главно поради недостатъчно финансиране ИО попадна в тежка ситуация. Редуциран бе щатът, научните изследвания практически бяха прекратени, престана да плава „Академик”, спряно бе научното развитие на кадрите и т.н. Продължи теоретико-аналитичната работа върху натрупания по-рано научноизследователски материал. Посъществена роля за оцеляването на института изигра привличането на извънбюджетни средства чрез включване в проекти, финансирани отначало от САЩ и НАТО, впоследствие по европейските рамкови програми, а така също от частния бизнес и спечелване на обществени поръчки.

По обясними причини за западните изследователи в предишния период затвореното ни Черно море бе непристъпна част от Световния океан. Обществено-политическите промени в Източния блок позволиха в периода 1991 – 1997 г. съвместна работа на океанографските кораби и институти на черноморските държави със САЩ и НАТО, финансирана и осигурявана от тях. Като си задоволиха интереса, американците си отидоха, но ни остана най-модерната сонда за изследване на различни параметри на морската среда до 2000 метра дълбочина, която и сега ни е много полезна.

Тръгнала от хипотезите за геокатастрофалните събития по нашето крайбрежие, българо-американската експедиция през август 2002 г., под ръководството, с екип и със специална техника на известния д-р Робърт Балард – президент на собствения си Институт за изследвания и откривател на „Титаник" и „Бисмарк", вкара „Академик" в експлоатация, защото чуждото финансиране огря и неговия ремонт. Сканирани бяха определени участъци от морското дъно, открити бяха много цели, а корабът от IV – V век с амфорите се появи едва в последния ден на експедицията при последното спускане на подводницата. През 2005 г. повторният оглед показа, че амфорите на горния ред са счупени, вероятно от дънен трал…

Първият проект, финансиран по V рамкова програма на Европейската комисия – CESUM BS, обхванал периода 2000 – 2003 г., крие зад абревиатурата си „Център за устойчиво развитие и управление на Черноморския регион". От 2003 до 2006 г. бяхме координатори на проекта ARENA, който целеше да повиши капацитета на черноморските държави в оперативната океанография, една нова област в океанографията, предоставяща услуги на широк кръг ползватели. През 2005 г. подадохме предложение до Европейската комисия и спечелихме в жестока конкуренция 11:1 проекта ASCABOS, чиято задача бе да развие Черноморската информационна система с участието на партньорите ѝ в интерес на повишаване оперативността на океанографските услуги. Така доказахме, че българската морска наука е способна да подготви и изпълни проект на европейско ниво. От 2000 година насам няма международен проект за Черно море, в който институтът да не участва. Проектът „Паневропейска инфраструктура за управление на океански и морски данни – Sea Data Net" преследва интегрирането на информацията, събирана от над 600 научни лаборатории от 35 страни, нейното стандартизиране и валидиране. Проектът SESAME е свързан с оценката и прогнозирането на промените в Средиземноморската и Черноморската екосистема и способността им да осигуряват важни, социално значими стоки и услуги за туризма, риболова, биоразнообразието, климатичните промени и т.н. Това са само част от проектите, които позволиха за определени периоди да посрещаме и работим с чужди колеги, да провеждаме конференции, да закупуваме компютри и изследователска апаратура, да дадем възможност на нашите научни работници да повишават подготовката си в чужбина. През 2007 г. за първи път от началото на промените корабът достигна своеобразен рекорд – 134 дни на море в 16 експедиции без държавно финансиране.

ИО се отвори вече и към частния бизнес и всички други потенциални клиенти по линията на обществените поръчки, което бележи трудния, но окончателен за нас преход от „плановото" към „проектното" финансиране на дейността. Оперативната океанография по същество е вид услуга с много ползватели и представлява пряко приложение на най-високите постижения на

науката и технологиите в практиката. През 2007 г. заедно с „Мелроуз рисорсиз" ООД реализирахме оперативна наблюдателна система „Галата" за следене състоянието на 33 параметъра на морската среда, след това за нуждите на ИА „Морска администрация" въведохме система за наблюдение на параметрите на морската среда в пристанищата и заливите. Участието ни в проекта „РЕСПОНТ", финансиран от МОН с около 200 000 лв., позволи да закупим и локатор за страничен обзор, който заедно с другото ни корабно оборудване е използван за изследване на българския континентален шелф за откриване и идентифициране на подводни антични обекти.

В момента институтът наброява 116 души и има 6 научни секции (Физика на морето, Химия на морето, Биология и екология на морето, Динамика на бреговата зона, Морска геология и археология и Океански технологии), 5 помощни звена, строи своята дейност на базата на 14 международни конвенции, 6 европейски нормативни документа и 9 национални закона, поддържа връзки с 8 института и 3 централни лаборатории на БАН, с 6 други университета и институти у нас, както и с 13 сродни организации от 10 държави.

Промените в системата на БАН не намалиха персонала ни и останахме единственият самостоятелен извънстоличен институт, който през последните 10 години е само на първо или на второ място сред всички институти по усвояване на средствата от трите рамкови програми, един от 10-те с три оценки А, уникален по характера на дейността си, търсен партньор за световни и европейски проекти в Черно море, работеща структура, която разчита само на 50% държавна издръжка. В момента на различна фаза са около 50 проекта, по финансово осигуряване (около 75% външно) най-много от тях са по европейски програми, а така също от бюджета на БАН, от Фонд „Научни изследвания" на Министерството на образованието и науката, по обществени поръчки и в интерес на частния бизнес. И в момента работим по проект на НАТО. Това са част от характеристиките на ИО като водещ научноизследователски център по морски науки в страната, равностоен на европейските океанографски институти. Активно сътрудничим с водещи световни научни центрове – Уудсхол, Мистик, Саутхямптън, Брест, Женева, Виена, Ердемли, Измир, Атина, Москва, Севастопол.

Моите лични амбиции са в областта на оперативната океанография, в стремежа по-бързо и повече параметри на изучаваната морска среда в реално време да достигат до широк кръг потребители в корабоплаването, туризма, риболова, отбраната, спорта и т.н. Много повече посещения – над 4500 на месец, в сравнение със сайта на института има този, който създадохме за нуждите на ИА „Морска администрация". Изглежда, хората наистина се интересуват от тези 11 наблюдавани параметъра на морската среда в пристанищата и заливите.

В момента в Черно море сме пуснали четири дрейфащи буя. Носени от теченията, те плават на 500 метра дълбочина и на всеки пет дни периодичес-

ки потъват до 1500 метра, след което изплават на повърхността и по сателит предават информация за местоположението си и за няколко параметъра на средата. Изучаването на морето в реално време по този начин е много по-евтино от корабните експедиции. Проектът е национален принос на страната към световната програма „Арго" и се осъществява с подкрепата на МОМН.

Един от проблемите на бедната ни държава е, че учените ѝ хора изтичат зад граница. Няма как да задържиш в ИО един колега, който по-успешно се реализира в Канада, двама – в САЩ, и двама – в Япония. Всички те работят по математическо моделиране на процесите в Световния океан. Кадровият проблем ще се задълбочава в следващите години. Почти не останаха учени от първото поколение, моето е второ, трето са нашите ученици, четвъртото го няма. Няма откъде да дойдат млади кадри, а и защо да идват при този престиж и заплащане на нашата професия. Медалът има и друга страна – ученият трябва да е активен, да се доказва, да получава възнаграждение на само за своята длъжност, но и за „продукцията" си. Но сама за себе си науката не може без държавно финансиране. Трябва да се поддържа структурата, базата, текущите разходи т.н. Оттам нататък е умението да се привличат проекти, да се твори в интерес на мисията ни – да се разгадават тайните на морето, да се използват неговите ресурси, да бъде опазено то за бъдещите поколения.

На XXVI сесия на Асамблеята на Междуправителствената океанографска комисия (МОК) към ЮНЕСКО, проведена от 22 юни до 5 юли тази година в главната квартира на организацията в Париж, страната ни получи високо двойно признание. МОК е създадена преди 51 години с цел да координира усилията на държавите в научното изучаване на Световния океан. В нея сега участват 141 страни, обособени в 5 електорални групи по географски признак. В „нашата" група са 13 държави. В Изпълнителния съвет (ИС) на МОК влизат 40 държави, тя има председател и петима заместник-председатели. На последната асамблея България бе избрана за член на ИС, а аз – за заместник-председател на комисията. Страната ни е неин член от 1969 г., а досега само още веднъж е била в ИС и е имала заместник-председател в лицето на чл.-кор. проф. Александър Янков в периода 1987 – 1991 г.

Колкото и да ни мъчи кризата, се вдъхновявам от мисълта на Кусто: „Невъзможните мисии са единствените, които успяват". Още бях студент, когато подхванах една „невъзможна" мисия – изпратих писмо на великия океанограф. Написах му кой съм, че се възхищавам и искам да стана като него, и помолих за автограф. Моят идол ми изпрати най-популярната си фотография с автограф: „На Атанас Палазов от Жак-Ив Кусто". В рамка тя ме съпътства през годините, а сега е в моя кабинет. Студентската ми мисия успя, надявам се – и директорската…

Септември 2011 г.

ПО ЗАКОНИТЕ НА ЖАНРА



АТАНАС СПАСОВ –
автор на първия
български морски трилър

Ако нямах навика да чета всяко новоизлязло българско художествено четиво, посветено на морската тема, сигурно никога нямаше да се срещна с Атанас Спасов. Половин година след като повестта му „Пътят на сянката" се бе появила на бял свят, вродената му скромност не бе позволила да се възгордее (заслужено) от това, което бе направил – написал бе първия в родната литература истински морски (в последните глави – и военноморски) трилър. По острота, динамика, неочакван обрат на сюжетната линия, развита в първо лице и тип „дневник", основана на морско-професионална достоверност, оплодена от адекватна на съвременните (и дори бъдещи) технологии и предизвикателства фантазия, творбата, включваща целия екшън-арсенал, е комплимент за жанра, написана по неговите закони.

Повестта далечно се родее, но по всичко превъзхожда филмовите си аналози, които, експлоатиращи политически атавизми от времето на Студената война, карат например две подводници на великите сили да се дебнат в морските глъбини. В първите пет минути на лентата средностатистическият зрител вече е разгадал развръзката, а морските хора гледат на нея предимно като на комедия. Покрай терористичната си съставляваща „Пътят на сянката" има друг по-близък „братовчед" – излязлата в началото на 90-те години книга на Робърт Сетлоу „Смъртта чака между островите", която също качествено превъзхожда. Съвсем условно родната белетристична маринистика има два типа автори. Първите – утвърдени и признати майстори на перото, предимно по изключение, го потапят и в морската тема, в която навлизат благодарение на една лятна почивка край морето, едно плаване с подводница или рейс с търговски кораб. И са създали добри книги. Още по-добри, макар и твърде по-рядко, създават моряци по обра-

зование, професия и най-вече по дух, надарени с умението да редят думите и изреченията. Сред тях е и Атанас Спасов.

Той доказва максимата, че всеки автор пише „своята" книга. И обратно, тя позволява да бъде „прочетена" личността на автора или поне по-важните неща, случили се досега за 35-годишната му възраст. Наско е роден във Варна, в семейството на моряк – баща му повече от 35 години плава като механик на търговски кораби. Чичо му също има над четвърт век моряшки стаж. Предопределената в някаква степен бъдеща морска професия на момчето има една забрана – само не и механик. Ветераните са усвоили, че за всичките успехи на кораба заслуга има капитанът, докато за неудачите виновни са механиците, в редки случаи – „палубата". Бащината мечта – поне един от синовете му да стане капитан, се реализира на 300 процента. Атанас завършва ВВМУ „Н. Й. Вапцаров", специалност „Корабоводене", през 1996 г., а двамата му братя-близнаци – същата специалност, но в Техническия университет – Варна, през 2003 г. Христо плава около две години на автомобиловози, след това е оператор във „Варна шипинг енд трейдинг", а Димитър след също толкова време на контейнеровози се реализира като корабен снабдител в „Сени".

В професиограмата на Атанас се пресичат особеностите и противоречията на „преходния период". Той е приет в квотата за ВМС (пет години е в униформа сред цивилните колеги и дори колежки) и почти до държавните изпити се вижда бъдещ морски офицер. Около средата на 90-те години обаче марината, перманентно редуцирана и остаряваща, не е чак толкова привлекателна, за випуска има само едно вакантно място във Варна и половината от завършващите са готови да не изпълнят договора – една неофициална хартия, която доброволно ги обвързва за 10 години с ВМС. „Развързването" струва 6 000 щатски долара – неизвестно как пресметнатата цена на обучението. Някои я плащат, за семейство Спасови тя е непосилна. В следващите две години хиперинфлацията намалява глобата до 900 долара и Атанас Спасов най-после се оказва трети помощник-капитан на моторен кораб „Иван Загубански".

Първи капитан на бъдещия писател е Емил Димитров, първият рейс – до Индия, а първото чувство – че палубната команда гледа присмехулно как младият помощник ще се държи по време на първата си маневра на бака. После пък той ще се изуми, че след бележката на капитана „морските вълци" на подхода към Либия добросъвестно ще декларират като лични вещи стотици килограми ориз, захар, кафе и мая, каквото всъщност превозва корабът. След школата на кораб за генерални товари с многобройните му коносаменти и опит в товарното дело с малко прекъсване следват още два контракта на 100 000-тонни танкери под чужд флаг. Там организацията е по-проста, но редът и дисциплината – сурови. Офицерите са българи и гърци, изпълнителският състав – филипинци. Според това от кой остров са, зависи старанието и перфектността им, но все пак... Един добър рулеви, изпратен да вдигне флага на държавата, към чието пристанище наближава

корабът, подозрително дълго се суети на мостика. И притеснен докладва, че не може да открие флага на Ротердам.

Атанас Спасов има късмета „бреговата" му реализация първоначално да премине през две от най-големите фирми в частния морски бизнес. Във „Варна шипинг енд трейдинг" бившият трети помощник-капитан в качеството на оператор решава проблеми, които по чартъра за милиони левове солидни капитани на кораби отправят към него. Една случка от серията „кьорав карти не играе" доказва как и най-малка небрежност може да донесе големи загуби в корабното опериране. В турско пристанище агентът поднася на капитана коносамент, в който в съответната графа, която касае навлото, е сгрешена една дума – неправилно е написано „платено". Той подписва една от най-важните в шипинга хартии и я подкрепя с корабния печат. Грешката, която струва 130 000 долара, е открита по-късно във фирмата, на която по законите на бюрокрацията чартьорът нищо не дължи. Той обаче се оказва джентълмен...

След седем месеца, натрупал ценен опит в оперирането на корабите, попаднал на длъжност, която сблъсква голямото израстване и отговорност с малкото все още самочувствие и рутина, той решава да продължи да се занимава с менингова дейност в „Космос шипинг". За три и половина години във фирмата, през които „изпраща" по Световния океан българи за офицерски състав и за всички длъжности по палубата, Атанас Спасов преживява един куриоз и сам изпълнява един, и то какъв, контракт. Трима стюарди с подписани договори, уредени документи и платени самолетни билети са заминали зад Атлантика, за да плават на пасажерски кораб. От Новия свят сигнализират, че попълнението го няма. Прослушана е цялата верига – нищо. Близките като че ли много-много не се вълнуват от фирата. Оказва се, че в самолета нашенците се заприказвали с други стюарди, тръгнали за друг кораб, но с по-висока ставка. И решили да се главят на по-платена работа...

Краткият контракт ще се помни дълго. Служебното положение и благоволението на шефа позволяват нещо, което не всекиму се пада – втори помощник-капитан на милиардерската яхта „Айс". Шестпалубният, 90-метров, 3 000-тонен електроход, построен през 2004 г. от „Люрсен", е рожба на модерните технологии, има тикови палуби и „гъмжи" от лукс – от плазмени телевизори в каютите на екипажа, през басейна и джакузитата, та до бордовия хеликоптер. Собственикът Сюлейман Керимов, мистър Кей, както го наричат, има (сред десетките други) и изискването един от капитаните и една от стюардесите да са рускоговорящи, сред които пък си е харесал българите. Капитаните са англичани, механиците – ирландци, другите – от Австралия, ЮАР и Филипините. Сред 22-членния екипаж половината са жени, а най-красивото момиче – нашето. Готвачът – френският австриец Гюнтер, е цяла несменяема „институция", подчинена директно на собственика. На кея „Айс" плаща по 900 евро наем на ден, 6 000 евро струват цветята, които го украсяват за парти в уикенда. В зависимост от случая, сезона,

района, длъжността и т.н. всеки на борда има около 15 различни униформи. За плаването от Пирея до Кушадасъ и обратно Атанас Спасов се убеждава за пореден път в качеството на българското морско образование, „заплаха" за длъжностите над него, които компенсират завършени курсове и ограничени правоспособности с перфектно морско занаятчийство (в добрия смисъл). Английският старши помощник-капитан е по-млад от Наско, учил се е по-кратко, расте в кариерата по-бързо, нищо че не знае какво е интеграл…

За около една година във фирма „Геа марин" във Варна Атанас Спасов с двама подчинени отговаря за вноса на моторни лодки на най-големия финландски производител на българския пазар. Опитал и от този бизнес, той отново работи в първата си „брегова" фирма – „Варна шипинг енд трейдинг", като специалист по морските кадри.

Повестта „Пътят на сянката" се появява на десетата година от професионалната реализация на нейния автор в различни сфери на морския бизнес в морето и на брега. Зад добрата художествена измислица надзъртат щрихи от морското училище, от капитанския опит, литературната канава включва корабно опериране, чартиране, менинг, морско застраховане и други атрибути на морското стопанство. Действието се развива предимно във Варна по познати за жителите ѝ места. За първи път може би и в световната екшън-литература в преследването на каузата си добрите оставят след себе си несравнимо много повече трупове от лошите, защото залогът е голям – бъдещето на България.

Главният герой – Емил Аспарухов, с кодово име Източна сянка, е най-добрият агент на спонсорирана от световни застрахователни компании блестяща секретна ударна група. Във Варна той разследва вероятна застрахователна измама (взривяване на кораб) на роден корабособственик, но всъщност се оказва, че обреченият съд е брандер, който цели гибелта на фрегатата „Смели" с еврочиновници на борда. Влизането на страната в Евросъюза има силни противници в легалния и подземния бизнес, което с цената на всичко те са готови да не допуснат. Рисувайки хипотетично и художествено най-тъмната страна на морския бизнес, всъщност Атанас Спасов ратува за нейната законност. Някои редове звучат като предупреждение какво може, а не трябва да се случи. Неслучайно първата идея да се напише такава книга се заражда в мислите на третия помощник-капитан, който е и офицер по сигурността на кораба, точно когато той пресича район на интензивно морско пиратство и тероризъм. В книгата обаче корабът е България…

Юни 2008 г.

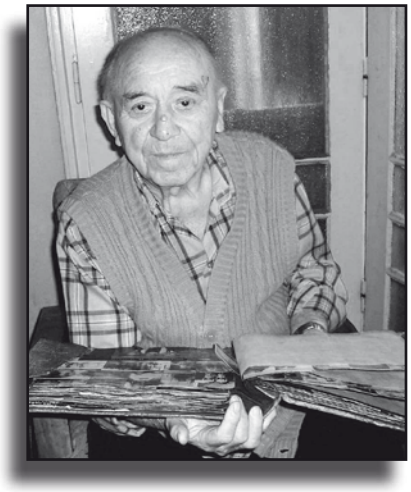
PS. За разлика от своите братя-близнаци – Христо и Димитър, които продължават да работят в „техните" морски фирми, на 1 март 2010 г. Атанас Спасов прави още един кадрови поворот – към Параходство БМФ. Разделил се коректно с бившите си работодатели (с единия – два пъти), които

сигурно не са очаровани от тази миграция, той смята, че има право на нея в стремежа си да реализира по-ефективно своите възможности и натрупания опит в един и същи „жанр" – набиране на корабни екипажи. Работата му обаче търпи развитие отначало по характер, а след това и по обхват. В „Космос шипинг" е „кадровик" на двата кораба на фирмата, но се явява, което е по-важно, менинг-агент на много и различни чужди корабособственици в годините, когато българските моряци „свършват" – сервитьор и шофьор си докарват по-добри пари от рулевия. Във „Варна шипинг енд трейдинг" ситуацията е различна – за седем-осем кораба на работодателя се набират екипажи, за което посредничат един български, един индийски и четири-пет украински менинг-агенти.

Овладял тайните на внос-износа на морските кадри, по съвет на съвипускник „отвътре", Наско постъпва в приватизираното преди година и половина Параходство като инспектор на младшите офицери в точното време – когато то формира новата си философия, облик и екип. След още година и половина вече е ръководител на сектора „Разстановка плавателен състав" и същевременно инспектор на старшите офицери. Чувства се оценен и удовлетворен – работата му обхваща екипажите на 35 кораба. Динамиката е голяма – съдове си заминават на ход и за скрап, обновяването на флота е факт – първи са 38 000-тонните „България" и „Родина", след това новопостроените 30 000-тонни „Странджа", „Витоша", „Люлин" и „Осогово", също в Китай са поръчани още два – „Родопи" и „Беласица".

Зад имената на корабите се крият съдбите на моряците – всеки със своята си история. Сред тях са две дами електромеханици. Здравка е много позитивен и силен човек с две десетилетия стаж на море, а Николета, също завършила Техническия университет – Варна, има три-четири рейса на тежкия с крановете си м/к „Мальовица". Един трети помощник-капитан се връща към професията си след 20 години. Завършил Морското училище, поплавал някоя и друга година, после „слязъл" на брега и в пазарната вече среда създал просперираща трикотажен бизнес в Ямбол. Кризата задушила предприятието и старият занаят се превърнал в спасение. Подгонени от нея към морето, молби за работа по корабите като изпълнителски състав са подали над 2 000 души. Подбират ги по плавателен стаж, образование, английски език, задължително – след препоръка от предишния работодател. Кадетската програма е ориентирана към бъдещите корабни офицери – гръбнака на екипажа. Индивидуалният трудов договор включва социални и здравни осигуровки, редува по четири месеца на море и отпуск на брега, където текат заплата и осигуровки. Доходите са законни, „осветени" и облагани с най-ниския в света данък – един процент…

За романа си „Пътят на сянката", написан между вахтите на кораба, Атанас Спасов стана член на Съюза на независимите български писатели. Може пък признанието да го накара да напише още една морска книга? Този път от брега…



ЗАГИНА ПОЛОВИНАТА ЕКИПАЖ

Главен механик
БЛАГОМИР ИВАНОВ

Макар и да съм дошъл на този свят във Варна с името си – роден съм по старому на Игнажден – 2 януари 1923 г., кръстницата ми Блага ми дала своето име с една по мъжки променена буква, плюс красивата наставка „мир". Но вече осем и половина десетилетия, независимо от името ми, съдбата ми поднася не толкова благо и мир, колкото сблъсъци и предизвикателства, които се стремях да превъзмогвам с достойнство и професионализъм. Моето поколение започна житейската си реализация още под знака на последната световна война, участва, но понесе и негативите на трудния преход, бе част от развитието на военния и от апогея на гражданския флот с всичките им обективни достойнства и субективни противоречия.

В гимназията разнообразявах дните си, като свирех в оркестъра на флигорна и кларнет, пеех в хора и тренирах гребане в морския спортен легион на Морския сговор. Постъпих в гимназиалния курс на Морското на Негово Величество училище през септември 1939 г., когато то по наказание бе преместено в Созопол. Войната наложи още като курсанти да участваме в освобождаването на Южна Добруджа (с парахода „Бургас" на 21 септември 1940 г. дебаркирахме в Балчик), бяхме изпращани за помощник-механици на кораби, заредиха се минни заграждения, вадене и ремонт на кораби.

Имах късмета по време на стаж да бъда сред спасилите се при потъването на миноносец „Смели" на 19 май 1943 г. пред Малаците. Много са причините за трагедията – вълнение от четири бала, силен страничен вятър, нарушен стабилитет от неразумна реконструкция, както и от намален въглищен товар, претоварен със стажанти екипаж, неправилен курс при бордова вълна. Загина точно половината от екипажа – 16 моряци. След обръщането, обгорен от парата, трудно се отскубнах от машинното. Във

водата от препълнената лодка на „Строги” ми подадоха кърмовото въже, което ме довлече до прибоя...

България бе вече обявила война на Германия и предсрочно ни произведоха на 14 септември 1944 г. Четирима технически офицери бяхме назначени в Арсенала, където работехме по възстановяването на потопените и после извадени кораби, по достройката на нашите миночистачи. Известно време бях механик на торпеден катер № 2 („Пауер”). Попаднах в група „Б” – екипаж на бъдеща българска подводница. В Одеса при пълна секретност завършихме курс и получихме държавен допуск за самостоятелна работа на този клас кораби. Вместо на тях, продължих службата си в организационно-мобилизационния отдел в Щаба на флота, на който тогава във връзка с развитието на ВМС се беше отворила важна и изключителна по обем работа, която се извършваше за пръв път. Компрометиран по политически мотив, на 35-годишна възраст, служил 15 години във флота, от които осем в неговия щаб, през 1958 г. бях освободен по второто „московско” съкращение. След като ме използва в най-трудния си период, флотът нямаше повече нужда от „царския” офицер.

Следващия четвърт век посветих на гражданския флот, заемайки длъжности в плавсъстава и по брега, които, както и да се наричаха, имаха едно и също съдържание – корабен механик, преди всичко в Параходство БМФ. В него тогава се реализираше перспективен план за развитие на флота, нови кораби се строяха във Варна и Русе, купуваха се от СССР и от ГДР. Япония изпълняваше наша корабостроителна поръчка, придобиваха се кораби втора ръка. Всичко това изискваше осигуряване с кадри, кораборемонт, резервни части, гориво-смазочни материали и т.н., както и ефективна експлоатация на милионен тонаж на море. Бях щастлив да участвам в различни етапи и страни на този достоен за морска България процес.

В БМФ започнах работа като старши механокорабен инспектор през 1959 г., на следващата година добих правоспособност „механик I степен”. Главен механик бях на пасажерите „Г. Димитров”, „В. Коларов”, „Г. Кирков”, „Д. Благоев” и на каргокорабите „Бургас”, „Сливен”, „Н. Вапцаров”, „Преслав”, „София” и „Руен”. Като старши суперинтендант и заместник-началник на техническия отдел на компанията участвах в разработването на различни организационни и технически документи, в приемането на строящите се във Варна и Русе, Япония и Англия кораби, в задгранични ремонти. Десет години (1969 – 1979) бях старши инспектор в ДИК. Последните четири години от 40-годишния си трудов стаж бях главен механик на моторен кораб „Руен”. И сега пазя в спомените си удовлетворението от работата като механик, която ме вписа по някакъв начин в проблемите и развитието на любимото предприятие.

През 60-те години работата на механиците предполагаше и изискваше творчество във връзка със строителството и усвояването на новите кора-

би. Първият двигател SKL с мощност 1 000 к.с., монтиран на строящия се пасажер „Г. Димитров", създаваше проблеми в горивната апаратура, турбонадува, цилиндровите глави, основните лагери и др. С мотористa Тодор Едрев-Шварца направихме редица конструктивни изменения и подобрения, които бяха възприети от завода и приложени впоследствие в серията. Голям икономически ефект имаше друга рационализация – преминаването на охлаждането на главните двигатели на корабите „Сливен" и „Бургас" от морска на сладка вода (затворен контур) без допълнителни помпи и топлообменници, а с използване на съществуващите в машинното отделение, дублиращи за редуктора.

Един от най-трудните ми епизоди като главен механик бе изпълнението на рискована задача, поставена от некомпетентни столични началници. С капитан Никола Стоянов получихме от Гринсби, Англия, портови влекач, наречен „Сатурн". Бе ни наредено с него да провлачим от Ротердам, Холандия, два драгажни шалана по 5000 куб. метра за Строителен и технически флот. Задачата би затруднила мощен влекач за линейно влачене. Нашият портови влекач с неговата мощност от 900 к.с. без лебедка за буксира в късна есен трябваше да влачи не един, а два шалана. Ходандските майстори на буксировките недоумяваха защо подлагаме на риск живота на хората и безопасността на плаването на трите съда...

Като председател на държавна комисия само за два месеца в края на 1966 и началото на 1967 г. професионалните задължения вплетоха в спомените ми имената на три кораба, които Япония строеше за параходството. В този относително кратък период, твърде характерен за тогавашното сътрудничество, в Страната на изгряващото слънце, чиито кораби се експлоатираха дълго и надеждно, извършихме важни неща – приехме „Огражден", спуснахме на вода „Плана" и заложихме кила на „Беласица". Япония ни строеше 12 кораба за насипни товари и още няколко танкера и химикаловоза при много изгодни условия – малка първоначална вноска, гратисен период от три години и изплащане до пет години на две полугодишни вноски.

Приемането на „Огражден" бе определено за 18 януари 1967 г., но в корабостроителницата в Хакодате на остров Хокайдо се явихме още в края на предишната година. Предоставиха ни канцелария, бели работни комбинезони, бели (за ръководния състав) каски, ръкавици, бележници и химикали. Корабът бе на завършване, японците работеха бързо и качествено. По-възрастните им ръководители говореха немски, по-младите – английски език, руски – само преводачът. Изискваната документация се предоставяше бързо, забележките ни се отстраняваха незабавно. За новогодишните празници заводът излезе в 10-дневна почивка. Ходовите изпитания преминаха при безупречна организация с участието на малко ангажирани в процеса специалисти. Камбана отмерваше операциите, отразявани в нагледен график. Независимо от големия обем изчисления, обобщаване и преценка

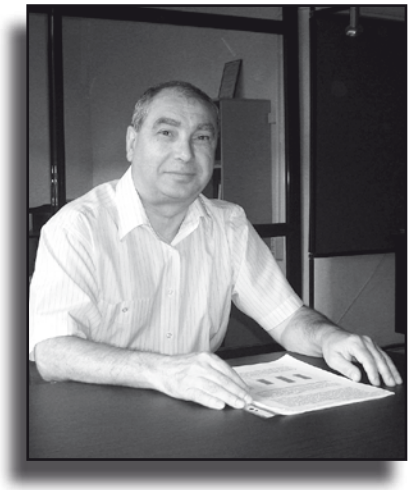
на различни режими и параметри след приключването им протоколът от изпитанията бе готов на следващия ден до обяд. Оставаше по-лесното – боядисване на кораба, подписване на протокола за приемането и вдигане на флага. На ритуала присъства президентът на фирмата, долетял от Токио.

Кръщаването и пускането на вода на „Плана" бе предавано по японската телевизия. В изключителния ритуал участваха двама свещеници. Със специална брадвичка бе разрязано въжето на бутилката. От носа на кораба излетяха бели гълъби, разнасяха се конфети и серпентини. Украсеният с флагове кораб се плъзна леко и бе поет от украсени с флагове влекачи. На следващия ден бе церемонията по залагането на още безименния „Беласица". От трибуната с официалните лица дистанционно от около 120 метра извърших първата заварка на два листа, върху които бе поставен надпис със строителния номер...

Кариерата ми на главен механик приключи на модерния за времето си „Руен" – един от петте 9 000-тонни бълкера, построен в Япония през 1967 г., съоръжени с японска главна машина. Вероятно поради плавателния ми стаж и опита в Държавната инспекция по корабоплаване ми бе доверено след предварителни саморемонти аз да извършвам регистровите прегледи, да правя донесения, а след това графикът да се заверява от регистъра. Целта бе да не се спира корабът от експлоатация. Всичко се правеше на преход и в малките престои в Жданов. Редица подобрения облекчаваха труда и пестяха моторесурс. След година на добра организация и повече труд както за изрядната силова уредба и машинното отделение, така и с грижи за корпусната част, корабът бе прегледан от комисия и бе обявен за еталон по техническа експлоатация. След още три години цялата машинна команда, капитанът и радистът бяхме наградени с по една заплата за експлоатация без заводски ремонт на кораба общо четири години. Не парите, а доказаната възможност кораб да се експлоатира така грижливо и безаварийно превърна годините ми на моторен кораб „Руен" в мое най-голямо професионално удовлетворение.

Ноември 2007 г.

PS. На 10 юли 2008 г. главен механик Благомир Иванов се отправи в последното си плаване – към вечността.



ПОД ЗНАКА НА КОЗИРОГА

Капитан далечно плаване
БОГДАН БОГДАНОВ –
председател на
Българската морска камара

Човешкият род е толкова разнообразен, че не може да се групира в сянката само на 12-те зодиакални знака. Самият аз – „Козирог", роден през 1951 година в Града под тепетата, едва наскоро разбрах какви сблъсъци ще ми донесе рогатият ми и твърдоглав „патрон", довели в крайна сметка до уволнението ми като шеф на ДМА – Варна. Десетилетия преди това смятах, че отстояването на принципи и упоритостта в достигането на полезни цели би трябвало да носят удовлетворение и признание. Бях убеден, че да пазиш и утвърждаваш авторитета на институцията, която представляваш, да не допускаш държавата да бъде ощетявана и крадена, това е висше задължение. Оказа се, че „наградата" за това е дискредитиране и уволнение. Морската общност не се поддаде на провокациите и потвърждение на това бе гласуваното ми доверие да оглавя Българската морска камара през миналата година.

…Бригадирското движение има пръст да се появя на света. Баща ми, от Пловдив, и майка ми, от Ломския край, се срещнали в Хаинбоаз, а пламналата там любов ги превръща в семейство. Нито един моряк няма сред всичките ми родственици. Лишен от артистичните наклонности, каквито имаха по-голямата част от тях, аз усещах някаква интуитивна тяга към морето. Чак до абитуриентската година нямах пропуснато лято по пионерските и младежки лагери в Приморско, Равда и Китен. Интерес към Морското училище у мен вече бе събудил Димитър Кърлиев – от един от последните випуски корабостроители, осем години по-голям съсед – делеше ни една ограда. През отпуските си с красива униформа и сладкодумни разкази той прехласваше хлапетата от квартала. Никога не ме е влечала техниката и затова кандидатствах в специалност „Корабоводене", гражданският ѝ профил ме привлече с романтиката да плавам по света.

Нашата рота бе една от най-големите в училището – към 140 души с младшите командири. Тръгнали по-рано в първи клас, трима души се оказахме на 17 години, с две по-големи бяха повечето съвипускници. В старите корпуси спяхме на два етажа в едно помещение, отоплявано в противоположните му краища през лютата зима на 1968 година от чифт печки с твърдо гориво, на които „печкарите" – Томата и Дойчин, даваха живот час преди вечерна проверка. В подножието на счупения прозорец Веско Георгиев си спеше, затрупан със сняг. Ротният ни командир, капитан Балев – Първата шпага на флота, намираше поводи да ме стриже чак до пети курс, затова пък след години по корабите плавах с коса до раменете.

По време на първата плавателна практика през 1970 г. с пасажерския кораб „Димитър Благоев" бяхме във Венеция. Няколко цивилни и остригани курсанти гордо се разхождахме като гълъбите по площад „Сан Марко", когато на другия му край забелязах бившия си треньор по футбол бате Иван и още един познат от Пловдив – Сашо, със съпругите си. Щастлив от неочакваната земляческа среща, се завтекох към тях и ги обсипах с въпроси. Хората мълчаха смутено, докато футболният ми наставник не ме срази с въпроса: „А ти какво правиш тук?" Мина време, за да ги убедя, че не съм избягал от затвора, не съм напуснал родината, а съм второкурсник на корабна практика. Още по-полезно и интересно бе плаването след четвърти курс два месеца и половина с учебния кораб „Петър Берон" до Куба. Във футболния отбор на училището ритах топката чак до пети курс.

Винаги ще помня първия си вече професионален рейс в Параходство БМФ като трети помощник (по щат бяха четирима капитани) на моторен кораб „София". Качих се на него в началото на ноември 1973 г. в Бургас. Освен втория помощник Николай Станчев на борда бяха само дежурните от екипажа. Част от него бе арестувана покрай аферата с незаконен „внос" на перуки, намерени на кораба скрити във варели. Както са ме учили, започнах да товаря касите със стъкло перпендикулярно на диаметралната плоскост на кораба. На третия ден се появи новият капитан, Любомир Петранов, който ми се скара защо товаря касите по този начин. Безуспешно се опитах да обясня, че това е добрата морска практика. Останалите каси натоварихме, както разпореди капитанът. На третия ден след отплаването новият старпом се разболя и се наложи да го свалим в Гибралтар, а аз шеметно се издигнах в кариерата до втори помощник още в началото на първото си плаване.

На прехода от Ротердам до Хамбург ни хвана тежка буря. Три дни щормувахме, докато застанем на кея. Едва там, за да не ни плаши, главният механик обяви, че ако сме щормували още няколко часа, горивото щяло да свърши. Естествено, много стъкло бе потрошено, но познайте кои каси разтоварихме здрави. След Хамбург отплавахме за ремонт в Свинеушчие. Бяхме първият български търговски кораб, изпратен за ремонт там, къде-

то вече имаше два наши траулера. Българските поръчки целяха да подпомогнат кораборемонтните заводи на Полша, както после се разбра – неуспешно. След три месеца назначиха нов старпом и аз се върнах на старата си длъжност.

За разлика от много колеги, имах късмета до капитан да плавам само на два наши кораба. След три години на „София", още почти шест на „Христо Ботев", на който бях втори помощник и старпом. През 70-те години в Параходство БМФ съществуваше система за последователно израстване на офицерския състав, за натрупване и предаване на опита на по-младите. От чудесните капитани Ненчев, Радулов и Лютов имаше какво да се научи. Като че ли „Христо Ботев" най лежи на сърцето ми. На построения в Херсон 13 500-тонен кораб, с 22-милиметров борд, натоварен правилно, и в най-лошото време съм се чувствах сигурен. Той даде и много кадри в управлението на компанията.

По време на виетнамско-китайската война през 1979 г. дълго чакахме да влезем в Хайфонг на рейд в Да Лонг Бей (моряците го бяха прекръстили на Хау Лонг Бей). Един моряк трябваше спешно да постъпи в болница. Спуснахме лодката и след почти петчасово плаване по реката стигнахме до пристанището. На връщане след полунощ двигателят се повреди, за късмет близо до руския пасажер „Олга Андровска", докарал 200 докери от Владивосток, за да заменят виетнамските им колеги, мобилизирани на фронта. От палубата на „актрисата" ни забелязаха, осветиха ни и като разбраха кои сме и как сме, хвърлиха хвъргало, с помощта на което се швартовахме на борда им. Докато двама руски мотористи и нашият четвърти механик оправяха двигателя на лодката, ние с доктора и елтехника почти до сутринта укрепвахме дружбата в кабината на руския старпом Николай. След ден агентът успя да осигури място на „Христо Ботев" в порта, но без разтоварване, точно пред „Олга Андровска". На свой ред поканих от неговия екипаж всички, помогнали на нашата лодка.

Дни наред корабът ни не се обработваше. Отидох при Николай, а той ме заведе при някакъв Володя – представител на ЦК на КПСС, който ми влезе в положението. С разрешение на капитан Здравко Димитров организирах смесени бригади – нашите хора работеха на тежката бига, на кранове и караха „Зетор"-ите (на един от тях аз бях първа смяна от 8 до 14 часа), руснаците работеха в хамбара. За 20-ина дни – единствен случай в историята на Параходството, екипажът разтовари над 13 000 тона генерални товари. Капитанът получи орден „Георги Димитров", мен не ме огря и устна благодарност…

Цинковият концентрат е опасен товар, защото при влажност над 12% горният му слой става подвижен и може да предизвика преобръщане на кораба. Наскоро в списание „Морской флот" бях прочел за руски кораб, потънал по тази причина в Атлантика, когато в Северна Корея през зимата

трябваше да товарим цинков концентрат с влажност значително над допустимата. Два дни отказвахме да товарим, но на следващия получихме телеграма от Параходството: „Завръщане кораба капитана и старпома дават обяснение забавяне кораба. Всички разходи забавянето за тяхна сметка." Този, който изпрати телеграмата, въобще не се бе замислил за последиците. Натоварихме и отплавахме със свити сърца. На третия ден след Сингапур мусонът беше в силата си, вълнението – пет-шест бала, корабът получи крен от осем градуса и не се изправяше. Проверихме хамбарите – в първи и пети нямаше проблем, но в трети се чуваха удари, виждаше се подвижната рядка тиня. Положението беше много сериозно. Не помогнаха „кладенците", дървените греди ставаха на трески. Битката за оцеляване продължи 14 дни. Противно на правилата, изправяхме крена с приемане и изкачаване на баласт и щормуване с най-благоприятен курс. Когато пред нас се откри остров Сокотра, бях най-щастливият човек. На котва там стояха три съветски военни кораба. С тяхна помощ в продължение на три дни успяхме да изхвърлим в морето опасната част от товара, който можеше да ни издави. „Виновните" не платиха нищо…

Още веднъж брах ядове с цинков концентрат, вече като капитан. Тогава се наложи да изрязваме отвори в преградата между четвърти и пети хамбар, за да изтече горният нестабилен слой в съседния празен хамбар. Друг рядък случай бе на виетнамския кораб „JADE STAR". Предстоеше от Полша да отплаваме с натоварени съгласно първоначалния каргоплан рула бетонно желязо. В последния момент дойде задачата да натоварим и 108 камиона и линейки за Виетнам. Лично контролирах товаренето и укрепването, предвид необичайната ситуация. От старпома, който ме смени, впоследствие разбрах, че не са имали никакви проблеми с машините до разтоварването им във Виетнам.

Капитан бях на корабите „Странджа", „Чумерна" и „Лудогорец", много по-късно и на „Вежен" – общо ми се събраха малко над 14 години в плавсъстава на БМФ. За първия ми капитански рейс тръгнах спешно за Бургас. Набързо сдал-приел, посрещнах контролата преди отплаване за Жданов. Граничарят веднага откри това, което бе моя лична грешка – нямах виза. Кариерата ми отиваше по дяволите, а и корабът трябваше да тръгва. С представителя на ДИК – Бургас, Георги Богданов умувахме тримата какво да правим. Граничарят излезе човек, който си сложи главата в торбата, разреши да отплаваме, а веднага след завръщането да си оправя визата. Обещах да не казвам на никого, че съм единственият капитан, плавал без виза. Признавам си го днес – 30 години по-късно.

Едва ли има друг капитан, който да си е „загубил" старпома и втория механик. С „Лудогорец" бяхме в Акаба, където двамата отишли на гости на швартования наблизо „Йорданка Николова". Късно през нощта, почерпени, между някакви стари коли се прибирали на кораба ни, когато ги спряла

охраната на пристанището. Предложили им да ги закарат до кораба, но колата спряла пред полицейския участък, където били арестувани за кражба. Но това щеше да се разбере много по-късно. На другия ден към 10 часа вторият помощник ми докладва, че двамата не са се върнали. Агентът не знаеше нищо. След напразно търсене, с помощта на шефа на „Трансстрой" Димитър Христов, който тогава ръководеше строителен обект в Акаба, изграждан от българи, се свързахме с нашия посланик в Сирия, който дойде след два дни. Заедно с него се обърнахме за помощ към местния губернатор. Той се държа арогантно, докато посланикът – един невероятен човек, изостави дипломатичния тон и му подаде златния си часовник. На него пишеше: „На моя много добър приятел от крал Хюсеин".

Нещата тръгнаха в друго русло. С кола ни закараха до някакви пещери, които играеха ролята на затвор. Нашите хора бяха в окаяно състояние – по джапанки и къси гащи. Гръцки механик осми месец нямаше връзка със света. Направихме възможното да се информира гръцкият посланик. Губернаторът пусна нашите срещу подписка. Настанихме ги при българските строители. След два дни трябваше да отплаваме, а старпомът и вторият механик трябваше да се явят на съд в столицата Аман след 20 дни. Завръщане в България в близкото бъдеще не се очертаваше. После научихме, че благодарение на Димитър Христов и Стоян Маринов – капитан на ро-ро кораба „Царевец", двамата са изведени тайно от Акаба. Дни преди процеса, скрити в камион, натоварен въпреки проверките, те отплавали с нашия кораб. Големият скандал затихва дълго, но хората си бяха у дома.

От седемте години в пилотажа ми остана безуспешният опит за отделянето му на собствена стопанска сметка през 1987 – 1988 г., когато за пазарна икономика още дори не се говореше. Като секретар на партийната организация (150 членове от общо 370 души в отдел „Портови флот и пилотска дейност"), подкрепян от хората, аз се борех за това, което едва не ми донесе уволнение. Неслучайно споменавам, че съм бил секретар на партийната ни организация – днес много хора се отрекоха от миналото си и си измислиха нови биографии.

Аз съм последният български пилот, извел, след ремонт в КРЗ „Одесос", руския пасажер „Адмирал Нахимов", дни преди неговата трагична гибел в последното преди продажбата му плаване. От доковата камера излязохме елегантно с един влекач, вторият, командван от капитан Николай Петров-Капрала, взе буксир от кърмата. Тъкмо излязохме от сухия док, и излезе свеж вятър, който започна да ни снася към танкера „Марица", швартован на първи кей на „Петрол". Капитанът на пасажера нервничеше, машините работеха на „раздрай". На забележките ми отговаряше, че има голям опит и си познава кораба. В сложната ситуация разпоредих на кърмовия влекач да отдаде буксира и Капрала геройски застана като кранец от десния ни борд, за да предотвратим сблъскването с танкера. Тъй като в тесния канал

машините продължаваха да работят на „раздрай", не издържах и отблъснах капитана от щамбайна. Дадохме „стоп" на машините, защото носът на кораба застърга по веригата на танкера. Благодарение на перфектната работа на влекачите успяхме да предотвратим инцидент с непредвидим край. Благополучно излязохме на рейда, направихме няколко поворота, не установихме нищо нередно. Пожелах щастливо плаване на капитана и екипажа и слязох от кораба. Целият вир-вода от напрежението, за пръв път коментирах с колегите какво съм преживял. От този капитан ми остана предчувствие, което се оправда по най-лошия начин.

Чрез „Трансимпекс" плавах като старпом и капитан за гръцката компания „Cavo D'Oro Shipping". Нейният 13 500-тонен карго-кораб „DEMETRA BEAUTY" поради ужасното си техническо състояние ден плаваше, два се поправяше. Натоварени с жито, стояхме три месеца на ремонт в Пирея. Собственикът, капитан Кабанис, дойде на борда преди отплаването, попита това-онова и като че ли не се впечатли от опасенията ми за разтоварването на житото в Иран. Каза, че е поръчал влекачи за другия ден, и пожела щастливо плаване. След около час на рейда с лодка дойдоха новите в екипажа – капитан, втори механик и двама моряци. Събрах си ядосан багажа и се настаних в хотела. На другата сутрин изчаках собственика в офиса му и заявих, че не заслужавам такова отношение. Кабанис се усмихна, каза, че в последния момент решил така и че ми е взел самолетен билет за София. Запънах се: „Нямам работа в София. Ще летя директно за Варна!" Гъркът обеща, а аз зачаках директния полет след пет дни. На третия ден на можах да повярвам на очите си – по телевизията гледах как „DEMETRA BEAUTY" потъва в Червено море, натъкнал се на мина. Моряците се спасили с корабните лодки. Най-тежко преживя събитието жена ми – не се бях обадил, че не съм вече капитан на този прокълнат кораб…

Близо десет години се занимавах с частен бизнес, около година и половина ръководех отдел „Преглед, освидетелстване и регистрация на корабите" в ДМА – Варна. От 2001 г. за около година бях управител на „Портови флот 99", вече като самостоятелно търговско дружество непосредствено преди неговата приватизация. Не разбирах от какво се налага тя, след като за този период рентабилността на фирмата нарасна от четири до 28%, заплатите се увеличиха с 60%, всяко тримесечие се раздаваха премии, до 200 лева покривахме рецепти за лекарства, нямахме стотинка задължения към държавата. Явно тя не искаше да печели от нас. Като ръководител на Сектор „Спомагателни дейности" в Параходство БМФ си спечелих откровени врагове, които не харесаха въвеждането на разходни норми за влекачите, въпреки че те носеха огромни икономии на компанията. Парадоксално бе, че такива норми влекачите нямаха от получаването им преди 11 години. Създадохме собствена швартова група, която печелеше по 70 000 долара годишно.

През януари 2004 г. бях първият назначен след конкурс директор в системата на ИАМА. За периода до уволнението ми на 31 март 2009 г. се случиха много неща – ремонтът на сградата създаде перфектни условия за работа, разработваха се десетки становища, анализи, предложения и други документи, касаещи усъвършенстването на работата на ИАМА. В голяма степен тя се легитимираше чрез двете морски дирекции. Тук бе практическата дейност по всички направления, експериментите, опитът, нововъведенията, проверките от всякакви институции. Съвместно с Института по океанология реализирахме проект за измерване и контрол на 14 параметъра на морската среда. С подобна система много малко държави в света могат да се похвалят. Всичко това ставаше в диалог, взаимодействие и разногласия с трима поредни шефове на агенцията.

В същото време не намаля централизацията, която убива всякаква инициатива, многото структурни реорганизации нямаха стратегически хоризонт, не бе направено нищо за стимулиране на персонала, бюрокрацията все още е тромава. По процедура един сертификат се издава за три дни, а реалното време за това е 10 минути. Ако не са от Варна, това иди-ела дразни хората. От първото отдаване на СК „Перун" през второто, та досега отношението към търсенето и спасяването е престъпно. Дадени бяха жертви. Смятам, че страната ни не е в състояние да се справи със сериозен морски инцидент, за което говоря и пиша от години. Очевидно предишното ръководство на ИАМА не решаваше проблеми, а ги създаваше, тези, които ги повдигаха, приемаше за врагове. Необходимо е търсенето и спасяването да се разглеждат в единство с борбата с нефтените разриви, да се изведат в отделна структура, оглавявана от опитен професионалист в тази област и подчинена на министър-председателя. Държавата трябва да отделя и достатъчно финансов ресурс за сили и средства за изпълнението на конвенционалните си задължения.

Вместо за ремонт на СК „Перун", който би му дал живот поне още 10 години, много средства отидоха за съдове със съмнителни качества. Шестте малки катера „Паркър 900", всеки по 175 000 евро (в Интернет могат да се намерят и по-евтини, с по-добри качества), са подходящи за разходка близо до брега, в добро време и в топлите месеци. Освен двучленния екипаж могат да вземат още трима-четирима души.

Големите катери – над милион лева всеки – „Варна" и „Бургас" (защо ли вече в Русе), са още по-проблемни. От доставянето му през 2007 г. до уволнението ми на варненския катер така и не издадох документи и той не беше въведен в експлоатация. Назначената от шефа на ИАМА комисия констатира 23 несъответствия със заданието. Най-фрапиращите – 20 вместо 60 мили отдалеченост от местодомуване, три вместо два двигателя, които така и не достигнаха проектната скорост. Понеже имаше и други забележки, назначих втора проверка от същата комисия плюс воден

тест, който показа течове по корпуса. Производители не се появиха да си отстраняват слабостите. През есента на 2008 г. получихме разпореждане спешно да регистрираме катерите, понеже изтичало времето на проекта. То бе придружено от уникален приемо-предавателен протокол, подписан от доставчика и еднолично от изпълнителния директор на ИАМА Николай Апостолов. Регистрирахме катера, но документи не му издадох. На нито една моя докладна записка по темата не получих отговор. През декември 2008 г. със собствени сили и с помощта на КРЗ „Одесос" отстранихме голяма част от пропуските.

Уволнението не бе изненада за мен – две седмици преди това събрах колектива в един ресторант и обявих предстоящата раздяла. Формалният повод за нея бе нарушение на вътрешна процедура по качеството. Според нея, след отстраняването на забележките от задържания кораб инспекторът, задържал кораба, подписва така нареченото „Уведомление за освобождаване на кораба", с което се уведомяват корабособственикът и администрацията на флага, че той е освободен. Общо от мен и двамата заместващи ме колеги са подписани 31 такива документа, само от мен – девет (винаги в присъствието на началника на отдела и двамата инспектори, които са проверявали кораба), за които давах обяснения дали не е оказвано някакво въздействие, подразбираше се – задържане на кораба с корупционен нюанс. Няма нито един случай да съм пренебрегнал становището на инспекторите. Убеден съм, че действията ми доведоха до значително повишаване на качеството на работата ни. Сам преустанових тази практика със заповед през октомври 2008 година. През следващия месец петдневен международен одит, който почти изцяло премина в ДМА-Варна, не само не констатира нарушения, но даде най-високата досега оценка на ИАМА. През 2008 и 2009 г. сме награждавани от тогавашния министър на държавната администрация Николай Василев като една от най-добре работещите дирекции не само в системата ИАМА. Един час след второто ми поредно награждаване, станало пред представители на Европейската комисия, водена от нейния заместник-председател, ми бе връчена заповедта за дисциплинарно уволнение.

Въпреки това, както през четирите десетилетия досега, неприятностите не ме отчайват, нито ме отказват от принципи и каузи. Напротив – превръщат се в енергия, насочвана към консолидация на морските хора, към повишаване на ефективността на морското стопанство. Защото както казва Свещеното писание: „Блажен е този, който с чиста съвест може да се обърне назад, към изминатия от него път." Аз мога да го направя…

Април 2011 г.



КВАДРАТУРА НА КРЪГА

Капитан I ранг професор
д. в. н. **БОЯН МЕДНИКАРОВ** –
началник на
ВВМУ „Н. Й. Вапцаров”

Капитан I ранг проф. д. в. н. Боян Медникаров е роден в семейството на морски офицер – дългогодишен преподавател в Морското училище, на 8 октомври 1961 г. във Варна. След математическата гимназия (златен медал) през 1984 г. завършва ВВМУ „Н. Й. Вапцаров” по специалност „Корабоводене за ВМС” (първенец), през 1992 г. – ВМА „Адмирал Кузнецов” в Санкт Петербург (златен медал), а през 2006 г. – ВА „Г. С. Раковски” в София (първенец). В продължение на 10 години в Бригадата леки сили в Созопол последователно е командир на бойна част, помощник-командир и командир на кораб, командир на тактическа група и началник-щаб на дивизион. След една година в Щаба на флота кариерата му продължава в Морското училище, където е заместник-началник на катедра, директор на департамент, началник на катедра (към ВА „Г. С. Раковски”), а от 2001 г. – заместник-началник на училището по учебната и научната част. От 1999 г. е доктор, от 2000 г. – доцент, от 2008 г. – доктор на науките, от 2009 г. – професор. Научното му израстване е в областта на организацията и управлението на въоръжените сили и на военно-политическите аспекти на сигурността. Автор е на 1 изобретение, 2 монографии, 7 учебника и над 190 статии и доклади, участвал е в 90 национални и международни научни форума и 16 проекта, член е на ръководствата на Съюза на учените, на Висшата атестационна комисия, на 3 научни съвета и на 4 редколегии, асоциран, гост-професор и инструктор е в 5 учебни заведения в 3 държави. Двукратен носител на награда „Варна” (лична и колективна) през 2008 и 2009 г.

Имах късмета да израсна житейски и професионално в благодатната координатна система на примера, опита и помощта на баща ми Кирил Медникаров. Също като него завърших Морското училище, служих във ВМС, отдадох се на преподавателска и научна работа и станах капитан I ранг. Може би го разочаровах, че вместо неговата специалност „Корабни машини и механизми" избрах „Корабоводене", но пък се зарадва, че след години го изпреварих в научните звания. Брат ми Деян все пак завърши Морското училище след мен като механик, десетина години плава по корабите и се установи окончателно във водолазния бизнес. Моята специалност се хареса и на сина ми Кирил. Още като студент, а и след като завърши училището, той се отдаде на корабния мениджмънт, с което закръгли морската приемственост на четирима души от три поколения Медникарови.

В детските ми спомени се е загнездила една снимка – торпеден катер „Комсомолец", зад него разпенен „бурун" на фона на строени за парад кораби. Баща ми бе механик на катера, а командир – бъдещият капитан I ранг и командир на бригадата в Созопол Владимир Христакиев. На друга снимка се пъчех аз на фона на катера. Вкъщи бе пълно с морски книги. Растях с мисълта за Морското училище – безалтернативен и съзнателен избор, въпреки че като победител в олимпиади и част от националния отбор по математика можех да постъпя без приемни изпити във всяко гражданско висше училище. В Морското обаче се появи проблем, който началникът му – капитан I ранг Емил Станчев, реши с отсрочка – ако до края на първи курс не направя „коремното", ще ме премести от военния в гражданския флот. В ротата на Цезара бях сред отличниците, освободиха ме от най-трудните за колегите ми изпити по математика и физика. По-трайни спомени сред преподавателите имам от Зоро, Стьопата, Чони, Хаджиатанасов, Тодор Кунев, Соня Велинова…

В трети курс цивилни в отпуск с колеги във влака Шумен – Варна си избрахме да пътуваме в купе с две момичета. Приятно ни бе да упражняваме английския си език, защото се оказаха туристки от САЩ. На гарата решихме да ги заведем до хотел „Орбита", който ни бе на път, а след време се срещнахме отново и на бира си продължихме приказката. Това беше. След три дни ни свалиха от практиката на „Дядо тралчик" и ни дадоха на „спецовете". Нямало съмнение, че сме контактували с агенти на ЦРУ, но защо, как, по какви въпроси – писахме и обяснявахме дълго. Другите са отърваха леко и класически – с арест. Мен ме лишиха от значката „Отличник по бойната и политическата подготовка", която още от първи курс неизменно носех на холандката, точно над сърцето си.

Същата година предизвиках нова инфекция на рождения си ден – 8 октомври. Помолих родителите си да се изнесат от апартамента и организирах подобаващо парти за колегите и приятелките им. Класното отделение

целокупно бе в отпуск, но младшите командири в другите роти бяха прескочили оградата. На обратното прескачане в малките часове ги би заловил бдителен дежурен офицер. И аз отнесох наказанието заедно с бегачите, но баща ме бе най-потърпевш. В партийната комисия го разнищваха защо е създал условия да се руши дисциплината на курсантите, в това число и на собствения му син…

Като отличник на випуска първоначално бях избрал да служа в ковачницата на адмиралски кадри – Първи дивизион във Варна. В четвърти курс в класното отделение разиграхме на жребий предстоящата си лятна практика. Пламен Викторов бе посърнал, че изтегли Созопол. Размених го за моя варненски късмет. Зарадвах колегата си, защото и така щях да служа във Варна, а исках да видя как е в Созопол. Попаднах на катер с най-колоритния и впечатляващ командир – старши лейтенант Щерю Маринов. Обградиха ни с внимание, вършехме реални неща, бях и щурман на плаване. Бил съм на стаж и на стражевия кораб „Смели". Едва ли само защото корабът се падна на ремонт в КРЗ „Одесос", но обстановката не предизвикваше възторг. Тук се пропука първоначалният избор.

Пукнатината продължи по емоционална линия. Домът ми във Варна бе нещо като „пункт за маневрено базиране" на бургаския ми приятел и съвипускник Калоян Недялков. По време на практиките в южния район трябваше да инкасирам реципрочното му внимание, покрай което бях запознат с по-голямата му сестра. Химията на любовта ме омагьосваше в интензивния си процес, който доведе до това, че „пристанах" на Валя. Работите вървяха сериозно и понеже в нашия род има една приказка – „Всяка булка да си знае мивката", реших, че семейството ми трябва да бъде самостоятелно. Пред варненското поколенческо съжителство избрах созополската квартира, която получаваха и младите лейтенанти.

Кадровикът на флота – съвипускник на баща ми, много се учуди на „обратното" ходатайство на баща ми. Обещах поне три години да служа в Созопол (станаха десет) и предизвиках тройно завъртане на предварителното разпределение. Отидох в Созопол, насоченият за там дойде на подводниците, а този от подводниците бе прехвърлен в Първи дивизион. В началото на май 1984 г. се явих на випускния стаж на торпедния катер на стария старши лейтенант Чавдар Кръстев. След като дълго и напоително ми бе обяснено всичко по кораба, към 10 часа разговорът продължи на бутилка коняк. Успях да се обадя чак когато стана време за обяд – казах, че щом имам право да избирам, искам да служа на ракетен катер. Тогавашният началник-щаб и капитан II ранг Минчо Бакалов ме позова след час, за да ме прати на ракетния катер на старши лейтенант Анастас Петров, наскоро заменил уволнения заради сключен без разрешение брак предишен Симеон Димитров. За два месеца ме направиха командир на БЧ-2 и началник на служба РТС, за управлението на които получих допуск. Когато месеци по-

късно фактически заех тази длъжност като лейтенант, службата не криеше никакви тайни за мен.

От първите си дни в южния гарнизон бях под крилото на старши лейтенант Красимир Петков – механик четири випуска преди мен (после служихме на един кораб), само защото баща ми му бил любим преподавател. След категоричното му настояване се настаних в двустайния му апартамент. Жена ми идваше през уикендите при мен от Бургас, Краси пътуваше в обратната посока при неговото семейство. После Валя, вече бременна, се пренесе окончателно при мен. Идилията свърши, когато началниците установиха, че семейството на механика не живее при него, и го свиха (а с това и нас) в гарсониера. Преместихме се всички в нея, като тримата спяхме в една стая. Отначало бяхме в една стража, после стражите се дефазираха и една вечер аз пазех трудната булка, една вечер – моят „хазяин", а на следващата – и двамата. Квартира получих през пролетта на следващата година.

Службата на катерите с командир на бригадата отначало Венцеслав Велков и командир на 11-и дивизион тогава Вячеслав Трифонов бе много сериозна, доставяше ми удовлетворение и вървях бързо в кариерата – година командир на бойна част, три години помощник-командир и в началото на петата година – командир на ракетен катер 112 за две години, като втората – и командир на звено. През този период ми се паднаха общо три (по една на всяка длъжност) отлични ракетни стрелби, в т.ч. и с пряко попадение в мишената. Последната от тях бе предшествана от инфарктно плаване при сдаването на тъй наречената задача С-2. Нашият дивизион участваше в зачотния морски бой на бригадата. Ракетната атака на тактическата група се командваше от тогавашния капитан III ранг Емил Люцканов в качеството на командир на дивизиона. Той бе на флагманския катер, а аз в нощта на около два-три кабелта зад него с отстъп вляво се носех с две ракети на борда със скорост 30 възла на боен курс минути преди пуска в пълно затъмнение. По организация, за да не се препече някой на реактивната струя, трябваше личният състав да бъде в бойната рубка. До последно държах на мостика само боцмана, който ненадейно докладва, че флагманът прави рязък поворот наляво, току под носа ми. После се оказа, че някакви цели били взети на съпровод, към други е заповядан боен курс, та докато отработи апаратурата и т.н., но по-опасна маневра не бях правил никога – разминахме се на метри. Една дискретна синя светлинка в пробягалата отпред тъмна сянка на флагмана и днес е пред очите ми…

След едно от традиционните бойни дежурства в рамките на Варшавския договор в традиционно напрегнатата международна обстановка бях сдал ракетите в Бургас и предстоеше отработен и прост обратен преход до Созопол. Разменихме информация с оперативния дежурен на базата, видях го този бързоходен транспорт на фарватера и почти на десния му край с

превъзходството в скорост го изпреварих елегантно и безопасно пред носа. Точно в този момент се чу някакъв форсаж от машините, скоростта падна, а катерът тръгна наляво. Плавах с чужд механик, който ме успокои, че оборотите се стабилизират, но търговецът връхлиташе отзад. Всъщност се бе счупила муфата на левия двигател, „олекнал", той се бе форсирал, но на среден и десен двигател катерът бягаше наляво, там, където го чакаше стълкновението. Свалих оборотите, за да спре циркулацията, спрях десния двигател и увеличавайки оборотите на средния, се измъкнах от фарватера.

На другия ден рубката бе разглобена, двигателят – изваден за ремонт, което даде възможност за едно абонаментно обслужване на кораба в отворилия се достъп чак до трюмовете. Понеже в момента нямах механик, с машинния боцман контролирахме нещо долу, а на фона на слънцето отгоре се провикна старшият на звеното Светлин Шопов: „Честито! Имаш дъщеря!" След два дни отидохме на рейд в Несебър, което не пречеше да черпя надлъж и нашир. Комдивът обаче смяташе, че обстановката не позволява да взема дъщеря си от родилния дом. По едно време ме навести и старшият морски началник – Големия Милан. Отново почерпих. Той попита кога изписват жена ми, а като казах „Днес", страшно се учуди: „А ти какво правиш тук?" Вдигнах рамене, другият началник нещо заобяснява, но Милан не му обърна внимание, а ме изкомандва: „Веднага с мен в колата!" В родилния дом в Бургас моите хора вече ги нямаше – баща ми се бе грабнал от Варна, за да свърши работата на сина си… Началството ме закара до Созопол – поне да видя Доротея в първия ѝ ден у дома.

Трима офицери се съревновавахме кой да стане командир на ракетната корвета „Мълния". Аз не станах, но получих много престижна алтернатива – година предсрочно отидох във Военноморската академия „Адмирал Кузнецов" в Ленинград, който на другата година стана Санкт Петербург. Малко преди да завършим обучението си през 1992 г., всички българи (май други националности вече нямаше) минахме през традиционната випускна оперативно-тактическа игра на тренажора „Океан", в която аз бях на длъжност командир на разнородно ударно съединение. Варшавският договор бе разпуснат официално предишната година, промените и у нас, и по света набираха скорост, но в академията военно-политическата обстановка и тактическият фон по учението явно бяха заимствани от по-стари „шпаргалки". Чуждестранна група от конвои се движеше от Босфора към Синоп, прикривана от отряд бойни кораби на НАТО, в който преобладаваха американски фрегати. Нашето съединение, в което имаше от всичко – ескадрени миноносци, ракетни кораби, подводници и авиация, трябваше да разгроми този отряд, за да може други сили по-нататък да тормозят конвоите. „Сините" нанасяха сериозни загуби на корабите на „червените". В тази ситуация, неочаквано за обучаващите, ограничих активността по море за сметка на интензивното използване на морската авиация. С едно излита-

не „пътьом” на границата на далекобойността на зенитното прикритие на противника самолетите ни блокираха базата на ракетните му катери, след това с целия останал боезапас атакуваха и корабния му отряд. За този нестандартен и ефективен подход (всички очакваха морски екшън) ръководителят на играта полковник Иван Горб откачи значката си на „Военен летец I клас” и ритуално ми я връчи…

Първи напън за научна работа проявих неприлично рано. В Морското училище бяха обявили тема за аспирантура точно в полосата на моите интереси – нещо си по математика, информатика, програмиране… Бях старши лейтенант, помощник-командир на катер, четвърта година на служба, когато се явих на командира на бригадата капитан II ранг Минчо Бакалов за разрешение да участвам в конкурса. Той реагира съгласно очакванията ми: „Абе… аз теб командир ще те правя, а ти – на конкурс ще се явяваш! Махай ми се от главата!”

Във Военноморската академия съвсем целенасочено се бях концентрирал върху ефективността в използването на ударните сили, което впоследствие се превърна в дисертационен труд. Понеже знаеха моя уклон към програмирането, след академията кадровиците ми предложиха да стана заместник-началник на Секретен изчислителен пункт, но след като отказах, ме назначиха на длъжността, за която се надявах – началник-щаб на 11-и дивизион в Созопол. По онова време командирът отсъстваше често, така че добих хватка да командвам и дивизиона. Още след първата година получих ново предложение – старши помощник-началник по управлението на ударните сили в Щаба на флота. Отказах, защото не се чувствах готов за това, а и не ми се ставаше щабен офицер, но когато на втората година още по-настойчиво предложението дойде от командващия на ВМС, нямаше как да му откажа. Тази година в Щаба на флота се оказа неочаквано полезна – давах дежурства на командния пункт на флота, разработих едно учение на ударните сили, проведохме още една ракетна стрелба. През 80-те години вече имах публикации по ударните сили и сигурно съм бил забелязан от тактиците в Морското училище. Спечелих конкурса по „моята” тема и паралелно с докторантурата през есента на 1995 г. бях назначен за заместник-началник на катедра в Департамента за следдипломна квалификация, която се ръководеше от друг катерник – капитан I ранг Петър Дерелиев. Поне три години изпълнявах „факултативно” и старата си длъжност – флотският щаб не пропускаше да ме позове, колчем ставаше и дума за ударни сили – учения, разработки, анализи, дежурства…

Докато ме споходи изключителната чест и високата отговорност да бъда 54-и началник на флотската алма матер, в личния ми хронограф влязоха 16 години служба в нея, през които смених три военни звания, добих три научни степени, преминах през шест длъжности под командата на петима началници на училището (единият – двукратен), през последните 10 годи-

ни бях само на една длъжност – заместник по учебната и научна част на трима поредни началници. В една съвсем приятелска метафора ги виждах като бързи влакове, които се нуждаеха от мен – една важна гара, на която им се налагаше да спират. По-важно бе какво се случваше в самото училище.

Едно от най-големите постижения през този период, към което съм лично причастен заедно с Петър Дерелиев, Иван Кочев, Славчо Димитров, Борис Илиев и други колеги, е, че създадохме българското морско академично образование. Адаптирахме алгоритъма и програмите на руската академия, интегрирахме ги в обучението в нашата ВА „Г. С. Раковски" и ги защитихме пред нейното ръководство с участието на тогавашните ѝ началници генерал-лейтенантите Гелев, а след него – и Ангелов. Структурното звено, което носеше различни имена – департамент, факултет, отново департамент, след двегодишно обучение произведе първите собствени морски „академици" през 1999 г. През следващата година бе създадена и катедра „Военноморски сили" в рамките на софийската академия.

През тези трудни години училището водеше битки на различни фронтове: на национален – за собственото си оцеляване; на регионален – с конкурентния пазар; отделна бе битката с финансовия недоимък, „редуцирани" бяха ценни кадри, прескачаха личностни „искри" откъм Щаба на флота. Понякога бе трудно да се разграничат съюзниците от противниците. Но в един проектозакон училището бе „пропуснато", дислокацията и базата му предизвикваха приватизационни щения и раждаха формати, целящи неговото изтласкване на друг терен. По съотношението преподаватели – обучаеми сродните институции в съседните Турция и Румъния ни превъзхождат неколкократно. Отдавна нямаме собствен учебен кораб. От осъвременяване се нуждае част от учебно-материалната база. Битовите ни условия все повече се разминават с очакванията на нашите курсанти и студенти.

Асоциацията на възпитаниците на Морското училище и особено по-старшите випуски защитават неговото настояще от историко-социален ъгъл – най-старо средно техническо училище, принос в просперитета на нацията, международно призната диплома и авторитет, традиционно качествена подготовка, организаторски и волеви качества на питомците. Трябва обаче да отчитаме и съвременните реалности – демографски, ценностни, икономически, пазарни. Дори най-прагматичната сметка около реализацията на продукта дава самочувствие. Ако само 6 месеца в годината не повече от половината от последните 30 випуска (най-старите са с 10 години преди пенсионната възраст) са на корабни длъжности, на които получават средната заплата за офицерски състав, то в България влизат около 200 милиона долара годишно. Не трябва да забравяме и останалите, достойно реализирали се колеги в бизнеса, политиката, администрацията, образованието и пр. Само 1% от данъците върху техните доходи покриват годишната издръжка на училището. Но техните средства се разходват, ин-

вестират, спестяват и ползата от тях се мултиплицира във времето и икономиката като цяло…

И в най-трудните години училището не е спирало своето развитие. И през новото хилядолетие получихме национални и международни акредитации и сертификати, създадохме четири нови специалности, въведохме два нови модерни тренажора, изградихме нов тип отношения и взаимодействие с крупни корабособственици чрез техните менингови агенции, станахме съучредители на Международната асоциация на морските университети, подновихме обучението на чуждестранни граждани, обучението на девойки, в това число и за ВМС, се превърна в традиция. За първи път в историята на училището са хабилитирани 50% от академичния му състав, сред който са и 8 професори.

Днешните ни амбиции са за стабилизиране и задълбочаване на позитивните тенденции, за пресичане на всякакви хипотези за нови низходящи промени на ранга, статута, структурата, базата и територията на училището, за пълно съответствие на подготовката на националните, европейските и световните стандарти и изисквания. Морското училище трябва рязко до повиши ролята и приноса си като национален научноизследователски център по морски науки. То обслужва морската и речната индустрия и свързаните с нея области и зависи от тях, от несъществуващата все още интегрирана национална морска политика. Ако трябваше да минат много векове, за да се докаже математически нерешимостта на древната задача за квадратурата на кръга, колко десетилетия трябва да минат още, за да се докаже и осъществи решимостта на съвременната задача за превръщането на България в истинска морска държава? За постигането на този цел несистемно и слабо работят предимно „вербални" субекти, в процеса не са включени реални финансови агенти. На критическия път лежи консолидацията на волята и усилията на държавните институции, законодателя, морския бизнес и браншовите му сдружения, на цялата морска общност. В такава среда и Морското училище ще се чувства по-здравословно.

Септември 2011 г.



ЗАПАТА НА СПАВАТА

Капитан
ВАЛЕНТИН КИТАНОВ

Обикновено майките не приемат възторжено идеята синовете им да се посветят на морето. Моята – обратно, въпреки че нямаше нито един моряк във фамилията, често ми разказваше за някакво нейно чудесно плаване с корабче до Бургас в началото на 40-те години, като внимателно и ненатрапчиво ме тласкаше към морската професия. Разказваше ми всичко, което бе чула, чела и видяла за нея, но направи една грешка, като ме посвети в морския закон – капитанът последен да напуска потъващия кораб, или – още по-достойно – да отиде на дъното с него. Последната „перспектива" уби кълновете на моя интерес към морето още когато бях дете. Все пак заради майчината воля, след като завърших гимназията, чиято сграда днес е Археологическият музей, кандидатствах в Морското училище. За мой късмет се оказа, че един от документите е забутан някъде в Окръжието, та така и не ме допуснаха до изпитите.

Септември вече изтичаше и се притесних, че всичките ми съученици и приятели влязоха в казармата, а аз все още не бях получил повиквателна. Самочувствието ми беше понижено, докато най-после в средата на октомври тя наистина дойде – за поделение, известно като „Пясъка". След него ме разпределиха за радиометрист в Хидрографската служба в местността Почивка заедно с още двама новобранци. Тримата още не давахме наряд, но поехме изцяло кухнята, печките с твърдо гориво и почистването на цялата сграда. Разтревожена от почернелите ми, захабени ръце, мама ми направи чудесна „услуга", като чрез един неин познат в Щаба на флота ми издейства „по-лека служба" – на военните кораби. Когато се появих в Първи дивизион на базата, разбрах, че съм първият дошъл с ходатайство тук, откъдето десетки матроси се чудеха как да избягат. Сигурно съм бил голяма атракция като новобранец, крачещ по желязната палуба на стражевия

кораб „Смели” с подковените с кабари обувки. Това, че бях от малцината със средно образование, ми даде шанса да попадна на подходящо място – в артилерийската бойна част, за да управлявам вертикалното насочване на огъня. Службата тогава беше тежка, кандидатстването в Морското училище обещаваше един месец отпуск, а влизането в него слагаше край на оставащите две години корабна служба. Но и даваше много, което разбрах едва по-късно…

Морското училище бе благодатна среда за наследената от майка ми в мен любов към пеенето и музиката. Още в пети клас спечелих първа награда за солово изпълнение на „Песента на влюбения матрос” от едноименния съветски игрален филм. И преди, в гимназията, подрънквах на китара, но художествената самодейност в Морското училище с нейните концерти, прегледи и фестивали, големият хор на училището и най-вече откраднатите часове от самоподготовката за песни и китари гълтаха толкова време, колкото и изучаваната навигация. Срещнах интелигентни момчета, които идваха от езикови гимназии. Румен Търев от Френската гимназия – „Бастилията”, стана мой духовен гуру. От него се привързах завинаги към френския шансон, към звездите на славните години „йе-йе” – Джони Холидей, Еди Мичел, Кристоф, Шейла, към прекрасните песни на Адамо и Азнавур. Той ми даваше текстовете, а аз ги разучавах с часове. До късна доба свирехме и слушахме чуждите музикални класации със забранените тогава транзистори в сеновала, във въглищния склад или в онова подземие под централния корпус. От време на време ни залавяха и ни укоряваха. Един офицер намери тетрадката ми с текстове на песни и след като я поразгледа, ми каза: „Другарю Адамо, тук не е Франция, а Морско училище.”

Вече бях натрупал актив като „проводник на идеологическата диверсия”, когато един ден в четвърти курс бях извикан при Спеца, както наричахме офицера от военното контраразузнаване. Той знаеше отговорите на всичките си въпроси, преди да ми ги е задал. Имах съученик арменец, казваше се Еди, баща му бе златар, семейството легално бе напуснало страната и през Ливан се бе установило в САЩ. Докато бях в гимназията, си пишехме с него, аз – за момичетата от класа, той – за небостъргачите и кадилаците. Дадох на Спеца снопчето запазени задокеански писма, той ме успокои и само ме предупреди да прекратя кореспонденцията с Америка. Това обаче не беше край на историята. След около месец ротният ме изкомандва следващата сутрин да бъда с парадни дрехи в строя за вдигане на флага. Всъщност вдигането на флага беше последвано от фрапантната церемония за публично разжалване на моя милост, Румен Търев и Христо Матев. Христо се хвалеше с любовни подвизи с някаква французойка, с която се запознал предишното лято на плажа, и беше хванал Румен да му превежда писмата. Трима барабанчици биха „туш”, а ротният старшина ни отряза нашивките от пагоните и ги хвърли на плаца пред строя на цялото

училище. От дългото слово на началника, контраадмирал Дичо Узунов, запомних само, че „тримата сме продали България на дребно...” После на всеки национален празник ни даваха по едно звание, та и ние сложихме мичманските шапки заедно с випуска в пети курс.

Разпределен бях за БМФ, получих назначение за трети помощник-капитан на старичкия вече параход „Родина”. Плавах с легендарния капитан от „старата генерация” Веселин Черкезов. Барото бе много строг, но принципен, взискателността му към помощниците целеше едно – да ги направи добри моряци. Още на първата си вахта бях предупреден никога повече да не заставам на крилото с гръб към носа на кораба. Веднъж в Северно море капитанът ненадейно се качи на мостика и ме попита коя точно от многобройните шамандури, маркиращи фарватера, сме подминали в момента. Сгреших само една, а капитанът каза: „Сега ще излезеш отвън и ще ми докладваш високо и ясно номерата на всички оставащи шамандури!” Те бяха много, фарватерът – дълъг, дъждът – проливен, а аз му се наслаждавах цял час...

Две години обикалях Европа. Около 20 дни товарихме в Лондон оборудване за Повеляново, което ми даде шанс да опозная този невероятен исторически град – символ на Обединеното кралство.

Постепенно осъзнавах, че не съм женен за морето, че за него си има „родени” хора, а опитът да стана „морски вълк” изискваше компромиси със семейството, с интереси и морални ценности, които изповядвах. Слязох от корабите, но по-нататъшната реализация ми даде увереността и самочувствието, че с морската си професия човек може да изгради добра и достойна кариера и на брега. След няколко години в Координационния отдел на Пристанище Варна се прехвърлих в плавсъстава на Портовия флот. Минах през влекачите и се озовах капитан на самоходния плаващ 100-тонен кран „Антей”, за който нямаше много желаещи. Съоръжението, руско производство, имаше предназначението да разтоварва характерните за 70-те години тежки колети от корабите в пристанището. Във Варна първият подобен кран бе „Гигант” на СТФ, а третият – „Атлас” на УПМКАП – най-младият, който първи рухна след идването на демокрацията...

Всички колети над 30 тона (максималната товароподемност на пристанищните съоръжения) се разтоварваха с „Антей”. Работили сме и с товари над собствената ни товароподемност в паралел с някой от другите кранове. Сложна и отговорна операция бе например да се разтовари 156-тонен трансформатор. Тя се направлява и от палубата на кораба, и от крана под контрола на техническия директор на пристанището. Двата крана се швартоват един към друг, стрелите им, работейки синхронизирано и паралелно, захващат колета и го вдигат от палубата. После продължава навигационната част. Крановете се отделят и плавайки паралелно с товара във въздуха, подхождат към кея, за да го положат на вагон-лодката.

Като най-сложна операция в своята практика смятам пренасянето на неразглобен пристанищен кран от Бургас до рибния кей във Варна съвместно от двата 100-тонни крана – „Антей" и „Атлас". Сложно е сапанирането на такъв нестандартен товар, поворотът за излизане от пристанището трябва да е много плавен, за да не се допусне никакво разклащане. Вестниците писаха за героизъм, но за мен си беше жив авантюризъм и риск на границата на безумието, който повече не се повтори.

Вълнуващо бе първото преминаване под Аспаруховия мост. Пренасянето на крановете от Пристанище Варна-изток към ТЕЦ „Варна" и Пристанище Варна-запад бе рутинна операция – малките кранове без разглобяване, големите на два курса – първия с основата, а втория – с кабината и стрелата, натоварени на палубата на „Антей". Кранът с двата си движителя и четири котви е много маневрен във всякакви условия, но твърде уязвим от вятъра. Работили сме и извън пристанището на всички хидротехнически съоръжения по крайбрежието – буни, вълнолом, полагане на тетраподи, демонтаж на стари мостове и т.н. Имам и други интересни спомени за необичайни претоварни операции като изваждане от морското дъно на потънали обекти – яхти, малки кораби и дори един вертолет, потънал при тренировъчен полет. Самоходният плаващ кран „Антей" служи вече 37 години и винаги ми трепва сърцето, като го видя в гавана.

В Портовия флот работех две десетилетия – след плавсъстава бях навигационен инспектор, после заместник-началник и накрая – последният „държавен" началник на отдела в продължение на осем години – до приватизирането на Портовия флот през 1999 г. Преживях стреса на две структурни реформи в годините на демокрацията. Поех Портфлота с 400 души, а се наложи половината да бъдат съкратени. Приех 10 влекача, плаващ кран, три пилотски катера, 4 швартови лодки, 8 шалана и плаваща работилница. Промените в естеството на товаропотока и новите технологии в пристанището по това време изпратиха в пенсия първо шаланите, после двете дървени швартови лодки, влекача „Уран" и работилницата. След един бунт, нямащ нищо общо с „нежната революция", пилотите поставиха на колене Пристанището и се отделиха като частна фирма. В порта останаха само дежурните диспечери – пилоти без право на маневриране. И все пак в този период успях да подменя радионавигационното оборудване на плаващите средства, за да посрещнем предизвикателствата на новото време.

С облекчение и отговорност поех ръководството на Пасажерския терминал и Яхтклуба. Респектираше ме старата слава на Морската гара като едно от привлекателните лица на нашия град, център на круизен туризъм и крайбрежно корабоплаване. Днес тя не е това, което беше през 80-те години, когато на кея всяка седмица имаше пасажерски кораб, а „кометите" плаваха по редовно разписание. Но и днес Морската гара създава особена атмосфера. Белият флот, който посрещаме, е много красив, носи живот,

послания, приятели на страната и града ни. Твърде „проветривата" в миналото длъжност „началник Морска гара" вече десет години ми носи истинско удовлетворение. Тя е последната права в професионалната ми реализация, която се надявам да приключа успешно. В периода от 1999 до 2004 г. посещенията на пасажерските кораби бяха по 12 – 13 годишно. След това те се увеличиха двойно – на около 25. През миналата 2008 г. имахме 31 посещения на линейните круизъри, в това число големите луксозни яхти. За тази година засега има заявени 24 кораба, които биха могли да нараснат, освен ако не ги намали кризата.

Сезонът бе открит от „Принсендам" – 204-метров холандски братовчед на „Ротердам" – най-големия по дължина – 238 метра, заставал на Морската гара. Със същата дължина през 1999 г. бе „Кристал Симфони" – най-красивият кораб, който съм виждал. Огромното му фоайе е като ботаническа градина, в средата на която стои един кристален роял, целият прозрачен с изключение на черните клавиши. Най-интересен беше „Уърлд" – кораб с апартаменти на богати и известни личности, за който нямам обяснение как се излъга да влезе в Черно море. „Роял Принсес" – британец под бермудски флаг, е много впечатляващ. Голяма атракция бе „Сий Клауд" – ветроход, строен през 1938 г. в Бремен, впоследствие реконструиран по отношение на дизайна. Корабът посети Варна няколко пъти и е за 50 ВИП-персони, обикновено от една гилдия, а всяка каюта има уникален интериор.

Преди мен Морската гара бе преживяла унищожителния щорм, прехвърлил вълнолома и изсипал пясък и риба в големия салон на партера. Предпазната мярка – всяка есен нареждане на огромни каменни блокове между вълнолома и сградата, продължих за всеки случай още една година, след като в края на 90-те завършилото хидростроителство по вълнолома защити надеждно Морската гара. Понякога времето създава големи проблеми на пасажерите. На 17 октомври 2003 г. германският „Европа" щеше да се швартова на кея, а застаналият на котва на рейда „Дискавъри" трябваше да транспортира туристите с лодки. Щормът набираше сила още от предишната вечер. Когато двата кораба почти едновременно дойдоха в залива, вълната и вятърът вече наближаваха предела за манерва. „Дискавъри" се отказа от рискования трансфер и отплава. Капитанът на „Европа" обаче бе поел риска да влезе в пристанището. Докато наближаваше, той се свърза с трафик-контрола и поиска влекачи. Изненадани от това решение, всичките ни брегови служби се засуетиха, докато капитанът втори път поиска влекачи. Казаха му да изчака, за да му осигурят такива с по-голяма мощност. После разговорите в ефира секнаха, а „Европа" изчезна зад нос Галата. Един от туроператорите се свърза по мобилен телефон с капитана, за да чуе: „Някой друг път ще дойда във Варна…"

С последния ремонт, финансиран от Пристанището, Морската гара придоби европейски вид, съответстващ на функциите ѝ, които наред с основ-

ната – да посреща пътнически кораби, включват и много други неща – ветроходни регати, празненства и ритуали, именуване на кораби, производство на военните випуски на Морското училище, рап- и дискомаратони и концерти, графити-състезания на стената на вълнолома. Първото яхтено изложение през 2008 г. предизвика голям интерес. Второто му издание е от 21 до 27 юни т.г. Още като поех длъжността, установих две нови традиции, развити през годините – за знамената и за таблата. По времето на престоя на пасажерските кораби на пилоните над сградата винаги се развяват знамената на техните държави. Снимки и данни за различните кораби – военни и граждански – подреждам отдавна в тематични табла. Първите три от тях носят заглавия, които сами говорят за себе си: „Корабите вчера", „Корабите днес" и „Кораби, които никога няма да дойдат"...

Преди няколко години едва успях да предотвратя „военен конфликт". Пристанището бе запълнено от дузина военни кораби, дошли за поредното военноморско учение „Бриз". Позакъсняла доста, последна подхождаше фрегатата „Караденiз". Турският военен аташе отказа корабът му да застане на предвиденото място. Газенето му било по-голямо от заявеното. А аз откъде да знам, че не са включили в него и „яйцето" на хидроакустиката? Предложих с понтони да отдалечим фрегатата от кея, но той ми отказа. Предложих на няколко други кораба да вземат турския кораб на борд, но не се съгласиха. „Караденiз" вече беше в гавана, когато аташето заяви, че ако не намеря решение, фрегатата ще отплава и няма да участва в ученето. В съботната сутрин нямаше нито един „фактор", с който да оправим положението. Последният вариант обаче свърши работа. Френският кораб бе на 4-о място и наблизо работеха клинкер, а вятърът разнасяше отвратителна пушилка. Само за да избяга от нея, той с готовност прие да се прешвартова на Морската гара, като приеме на борд „Караденiз". Така „военната криза" бе преодоляна, а аз бях обсипан с благодарности.

Любовта ми към музиката, избуяла в курсантските години, премина през различни метаморфози, донесе ми признание и още веднъж потвърди, че моряците, особено възпитаниците на Морското училище, могат всичко. Към края на 90-те години бях активен редовен слушател на музикалното предаване „Вечнозелените" на Радио Варна. Обаждах се по телефона, отгатвах загадките, печелех награди, докато водещият Енчо Чакъров започна да кани най-изявените фенове в студиото „на живо". След няколко такива гостувания при Енчо – сегашния директор, той ми даде възможност да водя своя рубрика, която нарекох „В Залата на славата".

Рубриката стана постоянна, през 2006 г. прерасна в самостоятелно радиопредаване, отначало два часа, а сега – три часа всеки петък от 20 часа. „Залата на славата" доби оригинален облик, увеличи аудиторията си и живия контакт със слушателите. Час и половина представям изцяло певец или група със съответните музикални илюстрации, следва музикалната

загадка, съпроводена с телефонна битка за наградата, идва ред на интернационалния хит-парад (пет предложения, сред тях едно българско), следват музикални поздравления, събития и факти от историята на поп- и рокмузиката по години, месеци и дати. Финалът е рецитал от седем-осем песни на изпълнителя, победил в хит-парада.

Дългите часове труд и себеотдаването в радиоефира ми донесоха и голямото удовлетворение да получа индивидуалната награда на Българското национално радио „Сирак Скитник" за 2008 г. в категорията „Принос в музикалното радиотворчество". Сред номинираните бяха такива утвърдени професионалисти като Тома Спространов и Кристиян Бояджиев. В краткото си слово след връчването на наградата в зала „България" казах, че тя е нашата парижка „Олимпия" и че съм за втори път на нейната сцена. Четиридесет години по-рано, през 1968 г., отново бях награден с хора на Морското училище, който бе класиран на първо място сред военните училища.

Май 2009 г.

PS. На 31 декември 2009 г. кап. Валентин Китанов се пенсионира и след него началник на Морска гара Варна е к.д.п. Евгени Игнатов.

ЖИВОТ ПОД ВЕТРИЛА



Д-р **ВАСИЛ КУРТЕВ** –
с три награди
Златен глобус „Кор Кароли”

Колкото и да се разраства през последните години рокаджийската слава на Каварна, все пак главната характеристика на този град ще си остане хилядолетната му връзка с морето. Изграден край него, два пъти пропадал във вълните му, на морето в голяма степен градът дължи своята история, поминък, култура, красота. Стане ли обаче дума за лодкостроене и ветроходство, първото име, което тук произнасят през последния близо половин век, е на д-р Васил Куртев, както уважително и за по-кратко го наричат приятелите – Доктора. Той е роден на 22 януари 1937 г., но по традиция от три десетилетия отбелязва още една морска дата – 20 декември, деня, в който много по-късно започва и завършва (1976 – 1977) околосветското плаване на капитан Георги Георгиев, в който от 1980 г. насам се връчва преходната награда за най-добро българско ветроходно постижение – Златен глобус „Кор Кароли”. Каварненецът неотменно ежегодно присъства на този ритуал с едно-единствено изключение – на този ден през 2009 г. с яхтата си „Бизоне” (антично име на родния му град) е отвъд Атлантика в рамките на продължително плаване. За трети път – след 1982 и 1984 г., то ще го направи кавалер на най-високото българско ветроходно отличие – и за 2010 г.

Ако наградата е конкретен повод, то много повече са причините, привличащи интереса към личността му. За него е написано доста, сам той издава книгата си „Два пъти през Атлантика” през 1990 г. Удовлетворение от по-друго естество обаче е общуването с него, и то в собствения му дом. Докато ме чака да се появя в уговорения час, Доктора не си е губил времето – в утрото на сякаш откраднатия от есента зимен ден вече е бил на лов, както казва, „за раздвижване”. После неочаквано предлага, преди да включа диктофона, да се разходим за час по негов план – да видим това, за което ще си говорим.

Сбутана в ъгъла на буренясал частен двор, виждаме „Норд” – първата построена от него килова яхта, донесла на двама шкипери четири Златни глобуса, обучила десетки ветроходци. Минаваме покрай Хамама – реставрираната турска баня от XV век, приютила експозицията „Добруджа и морето”, в която всъщност е мястото на „Норд”. На „променадата” под гордо-непристъпния нос Чиракман на колесар зимува „Одесос” – яхтата на брат му инж. Неделчо Куртев, която пък е „сестра” на докторската „Бизоне”, след последното плаване останала зад океана във владение на сина му Иван. От най-високата точка на срещуположния хълм на запад се открива тъжна гладка – „Долината на авлигите”, обсипана с недовършените архитектурни паметници на оплодената от глупост лакомия. На изток като на длан е заливът, в който са буните – другите опити на човека да промени природата. Наистина те препятстват нахлуването на вълните от север и юг, но тези, които все пак се промъкват фронтално, завихрени си отмъщават – подмиват брега от едната му част и засипват с пясък другата.

По брега минаваме край остатъците от бившия Морски клуб на бившата Организация за съдействие на отбраната, в който преди години Доктора е нещатен инструктор по ветроходство. Крачим и по дългия кей – вътрешната защитена страна на вълнолома, предвиден за яхтена марина, превърната днес в своеобразно рибарско пристанище – спасение за хората, потърсили поминък в морето. Моят „гид” се коси за днешното състояние на туризма, лодкостроенето, яхтинга, за бъдещето на своя град и неговите хора, а аз все по-често провокирам скромността му, връщайки разговора към това, за което съм дошъл.

…Родителите му са от две съседни села в Добруджа – изконно българска историко-географска област, пресечна точка на интересите на великите сили, на войни, колонизация и съседски междуособици, които превръщат населението му в мъченици, чужденци на собствената си земя, част от него – в двукратни преселници. Баща му, единствен сред петима братя и две сестри, обречени на селски труд, успява да стане занаятчия – сарач. Купува място и строи къща в Мангалия – градът е най-близо до родното му село, по-важно е, че е на морето. Тук през 1937 г. се ражда Васил. Той е едва на три години, когато Крайовският договор подгонва българите и след още четири години митарство по две добруджански села през 1944 г. семейството окончателно се установява в Каварна. След игрите по блата и езера идва ред на романтиката и щастието от общуването с морето. През 1961 г. „разпределението” въдворява за три и половина години дипломирания в София стоматолог далече от него – в по-близкото до границата село Крушари.

Още през студентските лета обаче покълва нова страст – строителството на лодки – не винаги успешно, но все по-завладяващо и амбициозно, с една цел – „продукцията” да се използва в морето за разходка, за риболов, за все по-далечни плавания. От този период е първата разглобяема бай-

дарка с мека обшивка, след нея е революционният за времето катамаран, който вместо с гребла се задвижва с „китова опашка". Завърнал се след разпределението в Каварна, д-р Куртев отскача често до „казашката махала" във Варна. Построената от майсторите липованци сеферка е превърната в тримаран, над който за пръв път заплющява латинско ветрило. Бъдещото строителство оттук нататък ще се основава на първите учебници и книги по ветроходство, ще отчита световния опит, а цялото течение на „Катера и яхты" от 1970 до 1990 г. се пази и днес.

През 1969 г. завършва строителството на яхта „Бриз". Шаблоните са снети от един изхвърлен от морето оригинал. Изработеният в Тутракан корпус вече получава плътна палуба, а под нея – моторно отделение и двуместна каюта, която за първи път осигурява условия за преспиване. С ветрилното стъкмяване от рейков грот и стаксел през отпуските си братя Куртеви плават вече от Дуранкулак до Маслен нос. В строителството на яхти се допълват морският зъболекар и столичният електроинженер, привличат се специалисти и съмишленици. Една от детските мечти на д-р Куртев – да има лека за гребане лодка, но с добър ход на ветрила, се сбъдва в построения за два зимни месеца на 1977 г. по чертежи от списанието канадски скиф.

През лятото на 1979 г. Васил и Неделчо Куртеви и учителят Кирчо Костов, разпределили помежду си ангажиментите и работата, завършват общия си проект, наречен „Скития". Яхтата е английски тип „Дрескомб логър", двумачтов йол, дълга 5,80 и широка 1,09 метра, с корпус от водоустойчив шперплат. С разнообразното си ветрилно стъкмяване тя е много удобна за обучение, още повече че няма гик, който при маневриране да удари някой заплес по главата. Още същата година в надпревара с дузина, в това число и килови яхти В. Куртев и К. Костов печелят със „Скития" първо място в регатата-поход „Ехо" от Варна до Созопол и кристалната купа на едноименния вестник.

Доктора и днес смята, че има два начина да „преборишь" морската стихия – като имаш солидна лодка, която може да ѝ издържи, или ако леката и бърза яхта сколаса навреме да те върне в пристанището. Понеже все повече го привличат далечните плавания, закономерно идва ред да се построи и първата килова яхта, естествено в двора на къщата в центъра на Каварна. Отново с брат си избират норвежкия тип „Фолкбот", осигуряват пълен комплект чертежи от корабостроителницата в Шчечин, трудно намират материалите – черен бор от Велинград, дъб и акация от Добруджа, за „тънките места" помагат една леярна и един завод, зъболекарят сам си е дърводелец. Вместо с шампанско, с менче морска вода съпругата му Мария кръщава яхтата „Норд" малко преди тя да докосне за първи път морето на 3 август 1980 г.

Новата придобивка – бермудски шлюп – има дължина 7,64 и ширина 2,20 метра, 1045-килограмов кил, 26 квадратни метра основни ветрила. Тя

е строена цели пет години – от 1995 до 1980 г., но добрите ѝ качества и опитните ѝ шкипери ѝ запазват място в историята на българското ветроходство. Премиерата ѝ е блестяща – още в първия си сезон „Норд" с братя Куртеви печели първо място в регата „Ехо". С нея Васил Куртев завоюва два Златни глобуса (1982 и 1984 г.), Петя Христова – още два (1987 и 1992 г.), с различни екипажи – предимно братя Куртеви, впоследствие семейство Васил, Мария и Иван Куртеви, с приятели или предоставяна на колеги, яхтата два пъти пресича Атлантика в двете посоки, многократно обикаля Черно море, „отскача" до Истанбул и гръцките острови.

За ветроходството на важи поговорката, че „апетитът идва с яденето". Точно обратното – преди да навлезе в морето, човек трябва да има опит за плаване под ветрила. На младини д-р Куртев се учи от по-опитните, после много чете, сам трупа умения във все по-далечни плавания. Почувствал у себе си презокеанската амбиция, още през 1972 г. съвсем прагматично постъпва в „Океански риболов". В състава на зъболекарската „бригада" първият рейс е източно от Канада, вторият – през следващата година – западно от Африка. Цялото си свободно време каварненецът прекарва на мостика, опитвайки се да открадне занаята на вахтените капитани. Един от тях му казва, вместо да си губи времето с мореходна астрономия и сферична тригонометрия, да усвои лесната практика. Вземаш секстанта, сваляш слънцето, мериш времето, влизаш в таблиците и мястото ти е определено. Но и досега се пазят тетрадките с решените мореходни задачи…

Първия Златен глобус д-р Куртев получава през 1982 г. за самотна обиколка на Черно море с яхта „Норд" от 22 август до 27 септември на дистанция от 1 240 морски мили. Всъщност плаването е задължителна крачка към по-голямата цел – трети българин да участва в регатата „ОСТАР 84" – самотно трансатлантическо плаване от Плимут (Великобритания) до Нюпорт (САЩ) – 3 300 морски мили, което се провежда веднъж на четири години. Покрил квалификационните изисквания, поизостанал със заявката, Доктора е включен сред 100-те лодки от цял свят и защото „Норд" е проект „Фолкбот". Две от всичко пет такива са лодките при основаването на регатата през 1960 г. На едната от тях – „Джестър", през 1984 г. шкипер е 65-годишният англичанин Майкъл Ричи – известно име във ветроходството и преподавател в Кралския институт по навигация. Организаторите очакват „битката" и сред най-малките яхти от флотилията („Норд" е най-малката). Случва се това, за което Куртев е тръгнал – изпреварва именития Ричи. В контролното време от 50 дни влизат 64 яхти, 27 отпадат, седем са потънали или изоставени. „Джестър" е извън контролното време. За историята на регатата тази яхта има най-добро време сред фолкботите през 1964 г. – 37 дни и 23 часа. През 1984 г. „Норд" постига второто време – 40 дни и 16 часа (от 2 юни до 13 юли). Шкиперът му получава втория си Златен глобус…

Завърнал се на обратния преход в екипаж с брат си Неделчо, посрещнат достойно от каварненци, Доктора обявява, че подарява „Норд" на родния си град, но с отсрочка. Яхтата ще обучава ветроходци, ще носи награди, ще плава интензивно до средата на 90-те години. Около началото на новото хилядолетие започват отново по-сериозните разговори за включването на „рекордьорката" в експозицията „Добруджа и морето". Последните двама кметове на Каварна приветстват идеята, чиновници и музейни работници уж се залавят с изпълнението ѝ, но яхтата така си и стои сред бурените…

Д-р Куртев непрекъснато нещо строи – довършва една яхта, втора е на стапел, трета вижда в мечтите си. Никога не спирал да плава с тях – превърнал е ветроходството в начин на живот, възприет от семейството му. Реализацията на проекта „Бизоне" отнема близо 10 години – от 1986 до 1995 г. Яхтата е изцяло българска, дело на братя Куртеви с участието на широк кръг от специалисти. Корпусът от стъклопластик е дълъг 11,53 и широк 3.88 метра. Бермудският шлюп има 60 квадратни метра основни ветрила, водоизместимост 8000 кг, трицилиндров двигател ВАМО, 2,6-тонен баластен кил.

През следващата 1996 г. Васил, съпругата Мария и синът Иван Куртеви заедно с Петя Христова се включват в турското ветроходно рали „EMIR", в рамките на което плават от Истанбул до Анталия и обратно. В същото рали през 1999 г. Доктора плава с двама български приятели от САЩ и до Сирия, Израел и Египет. През 2006 г. „Бизоне" участва в регатата „Odyssail" на остров Крит. Д-р Куртев 18 пъти е минавал през Босфора, смята, че е грехота да запалиш спомагателния двигател извън пристанището, не се гордее със срещи с щормове, не се оплаква от строшени мачти и скъсани платна. Той предпочита продължителните плавания, но не като авантюра, а като всестранно планиран, подготвен и осигурен отрязък от живота под ветрила, който му носи сигурност и удовлетворение и го е омагьосал завинаги. Като че ли наситил се на Черно и източната част на Средиземно море, той решава по-дълго да си поживее на вода.

За перфектно планираното и безаварийно осъщественото му плаване като шкипер на яхта „Бизоне" с 8-членен екипаж от Каварна до Ню Порт, Род Айлънд (САЩ) от 1 август 2009 до 26 юни 2010 г. на дистанция от 8 288 морски мили д-р Васил Куртев е удостоен с трети Златен глобус – единствен „хеттрик" за 31-годишната история на тази награда.

След контролата в Балчик Доктора тръгва с „Бизоне" заедно със своя приятел и ветроходец Матю Матев. От Царево със своята яхта „Одесос" тръгва Неделчо Куртев. Двете яхти се срещат пред Босфора, заедно плават в Мраморно море и до Гърция. Съпругата на Доктора – Мария, също доктор, но офталмолог, пристига с кола и от Халкидики плава до Коринт. Двамата мъже продължават и посещават Сицилия, Сардиния, Балеарските острови и Малага. Тук екипажът се сменя – отива си Матю, идва пле-

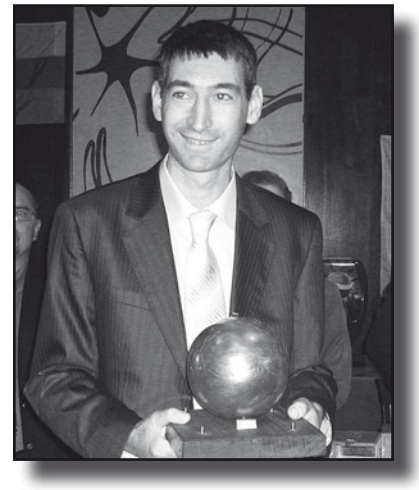
менникът Иван Куртев с приятеля си Петър Евстатиев. Тримата плават до Тенерифе, където Доктора остава сам в очакване на благоприятния за пресичане на Атлантика декември с ново попълнение – братовчед си Кирил Янлъзов и приятелката му Маргарита Михайлова.

След 20 дни океански преход до Сен Мартен, разнообразяван с риболов, Кирил и Маргарита си отиват, за новогодишните празници от Бостън долита синът Иван. После отново идват съпругата и племенникът, с които започват интензивни плавания по карибските острови, но насрещни ветрове два пъти препятстват отиването до Гваделупа. След две седмици поредната смяна отлита за България, идва Сачи Чакъров – живеещ в САЩ приятел. Двамата с Доктора все пак се озовават на Гваделупа. След като и той си отива, д-р Куртев не си губи времето – извършва продължително самотно плаване от Антигуа през Сен Мартен до Бермуда. В последния преход от Бермуда до Нюпорт на борда на „Бизоне" са баща и син Куртеви. Там е и новото местодомуване на семейната яхта. Участвал в нейното строителство, в онези ширини ще я използва Куртев младши. Родителите му ще ѝ се наслаждават през летата. Нищо чудно ветроходното семейство да се изкуши през Панамския канал да „прескочи" и в Тихия океан…

След като на 20 декември 2010 г. кметът на Варна Кирил Йорданов връчи глобуса на д-р Куртев, било от скромност, било поради организационно недомислие, или просто превзет от медиите, той не произнесе подготвеното си слово. Доколкото обаче „думите отлитат, а написаното остава", струва си да бъдат цитирани дословно. Те доказват, че достойният човек дори в собствения си звезден миг е отдаден на приятелите си: „Искам да отдам дължимото на светлата памет на създателя на Златния глобус „Кор Кароли" инж. Борис Ганчев. Трябва да си човек с широк дух и чувство за историчност и щедрост, за да отделиш от семейните скъпоценности и да осъществиш блестящата идея за една преходна награда, която да поощри българина да плава, да види, да научи, да се почувства гражданин на света. Златният глобус е най-добрият паметник на Борис Ганчев. Дано да пребъде в годините... Друг наш приятел, който за съжаление не е между нас, е журналистът Тинко Трифонов. Тинко си направи труда да се качи на яхта, да научи терминологията, да плава не едно денонощие, за да усети какво е да направиш свой дом една яхта, която не е никога в покой. Затова и неговите писания бяха точни и впечатляващи..."

Февруари 2011 г.

ОКОЛО СВЕТА С „МАГНОЛИЯ”



ВАСИЛ ПОПОВ –
носител на Златен глобус
„Кор Кароли” за 2009 г.

Винаги съм смятал, че да се родиш край морето е своеобразен късмет, който предопределя общуването с най-красивата природна стихия. Сигурно тогава съм бил много малък, за да не помня първите си крачки в прибоя. Странно за строителен инженер, моят баща насърчаваше интереса ми към морските спортове – в ученическите години към плуването и уиндсърфа, в студентските – към „класическото” ветроходство. По приятелска линия бях попаднал в екипажа на „Картър 30” – яхта на клуб „Корабостроител”, с която близо пет години плавахме в Черно море. Когато загинаха ведомствените яхтклубове, пропадна и възможността да ползваме лодката. Към този момент вече невъзвратимо се бях „пристрастил” към плаването под ветрила. Към края на 90-те, пронизани от тогавашната криза години, не можех да си купя яхта, поради което реших да си я построя сам.

Поне две години събирах информация, чертежи и пари, докато започна строителството на симптоматичната дата 1 януари 2000 г. Вярвах, че под знака на новото хилядолетие ще реализирам амбициозната си идея. Сашо Хермеса (името на лодката му се е превърнало в прякор) ми даде проекта „Колин Арчър”, създаден в края на 18-и век. От тази база той си бе построил риболовен вариант. По проекта, върху който бе работил Борислав Пенчев, са строени предимно дървени яхти, но аз реших моята да бъде бетонна. За целите, които бях си поставил, и за възможностите, които имах, това бе по-добрият вариант. Увереност ми даваше опитът на Владо, който и досега, вече повече от 30 години, експлоатира без никакви проблеми във Флорида „АБВ” – една от първите построени в България бетонни лодки. Бетонният вариант е малко по-скъп, но нямаше как да се науча да огъвам ламарини, докато „изливането” на корпус се усвоява от учебниците. Помощ ми оказа

Владимир Иванов – инженер корабостроител, а така също специалисти в различни области и приятели.

Първият етап на строителството започна близо до морето – в ябълковата градина на семейното лозе край „Писател". Първо направих ребрата, после кила, който бе поставен в изградения специален стапел. Към кила се добавят ребрата, стрингерите, мрежите, излива се бетонът. След корпуса по същия ред се прави и палубата – заваряват се ребра, бимси, отново мрежи и бетон. След монтирането на двигателя „втора употреба" – четирицилиндров дизелов „Перкинс", произведен във варненския завод „ВАМО", лодката бе натоварена на платформа и закарана до най-близката буна. Спусната на вода, тя бе буксирана от яхтата „Алхена" на Бранимир до Варненското езеро, близо до „Веслец", а след около година – до базата на бившия „ВОЙНТЕХ", където продължи достройването. Строителството на яхтата отне общо около четири години.

Вече бе изминала една от тях, когато в живота ми влезе Ралица. Трудно можех да си представя, че така бързо момичето, родено в Смолян, ще свикне с плаването под ветрила, ще прегърне моя проект и ще подпомага всестранно неговата реализация. Яхтата придобиваше все по-завършен вид, а ние вече обмисляхме околосветското си плаване с нея. Родопчанката, която сама носи име на полско цвете, стана кръстница на яхтата – нарече я на аристократичната и екзотична магнолия.

В околосветското приключение от Варна с „Магнолия" отплавахме шест души – освен мен и Ралица, в екипажа бяха още Диан, Калоян, Божидар и Дияна. Противно на предупрежденията, до Босфора стигнахме без проблеми за около едно денонощие. Леко бе плаването в Мраморно море, през Дарданелите и в Егейско море. В Йонийско море една след друга ни посрещаха бури. Наложи се в Китира (Гърция) да изчакаме две седмици, за да преодолеем едно разстояние по-малко от 400 морски мили. Това ни отне осем дни с постоянен насрещен вятър и високи вълни. В Реджо ди Калабрия бяхме седмица. След това минахме през двата Балеарски острова, през две също испански пристанища – Алмерия на европейския бряг и Сеута – на африканския. Интересно ни бе в мароканския град Казабланка. На Канарските острови починахме около месец, където сменихме и слабичките осушителни помпи на яхтата.

Пресичането на океана, вместо подходящите месеци ноември и декември, през февруари 2006 г. до Барбадос ни отне 27 дни. При пълно безветрие три дни бяхме на дрейф посред Атлантика. През цялото време плавахме само на грот, защото за предното платно нямахме гик, така че не можахме да използваме попътния вятър. След Барбадос в Новия свят се заредиха Сент Винсент, Мартиника, Гваделупа, Пуерто Рико, Доминика, четири-пет пъти спирахме на Бахамските острови, докато дойдем до Кий Уест – най-южната точка на Флорида. Тук прекарахме девет месеца – най-

големия брегови сегмент. На брега времето ни изтичаше в грижи по лодката – да се оправи това, което се бе „обадило" по пътя, а така също и в работата за осигуряване на средства за следващите преходи. Изобщо не ни влияеше на самочувствието, че аз с моето „компютърно" образование, а Ралица с нейните „международни отношения" прилагахме познанията си само по английски език. Аз работех във фирма за ремонт на яхти, а Ралица бе сервитьорка в най-известното местно заведение. Както през цялото околосветско плаване, живеехме само на лодката.

Докато за един месец през пролетта на 2007 г. се върнахме в България, „Магнолия" ни чакаше в марината на Исла Мохерес (Островът на жените) в Мексико. За малко бяхме в Коста Рика, за да се убедим, че тук виреят най-вкусните тропически плодове. Депозитът, който платих като гаранция за безаварийно преминаване на Панамския канал, ме застигна чак в Таити, при това точно навреме. Току-що бяхме счупили извънбордовия двигател на дингито, а преводът ни позволи да си купим нов. През цялото плаване сме сменили общо четири дингита „втора употреба", петото ни бе подарено от един германец, когато бяхме останали без това транспортно средство.

На Галапагоските острови се снимахме с големите костенурки, на Нуку Хива – един от Маркизките острови, бяхме за малко, защото изоставахме от графика. Още на запад спряхме на Туамоту и някои други острови от Френска Полинезия. В Таити около месец чакахме пратка с резервни части от България – дребни, но необходими неща. Бяхме в столицата Папеете, на палатка прекосихме планината, разпростряла се по острова. На Куковите острови спряхме уж за два-три дни, а се наложи да останем 18. При максимален прилив преминахме през канал, чиято дълбочина нормално е 1,85 метра, колкото гази „Магнолия". Дълго време чакахме следващия пиков прилив, за да излезем безопасно през канала, за което изобщо не съжалявахме – интересна природа, интересни хора, разходки, барбекюта направо на плажа.

В столицата на Тонга Вавау също изчаквахме подходящо време за прехода до Нова Зеландия – смяната на двата сезона, която е по различно време. Свършва зимният сезон със силни ветрове и започва летният – с циклоните, а трябва да отплаваш между тях. В Нова Зеландия останахме шест месеца в очакване на лятото в южното полукълбо. Аз веднага се хванах на работа като заварчик на една 25-метрова лодка, Ралица също си намери занятие по поддържането на лодките. Тук се запознахме с друг носител на „Златния глобус" – д-р Борислав Пенчев. В Оукланд хирургът и преподавател по анатомия бе станал заместник-председател на известен яхтклуб, а синът му имаше своя състезателна лодка.

След Нова Каледония и Вануату ни очакваше ужасът на Торесовия пролив. Течението има скорост от около пет възла, силни шквалове се носят на юг, видимостта е намалена, картите не показват точно състоянието на

дъното, променяно от теченията. Имахме късмет, че поне трафикът не бе с обичайно високата си интензивност. Без почивка преодоляхме пролива за едно денонощие. Набързо посетихме три австралийски острова, защото бързахме преди циклоните в северното полукълбо да се доберем до Тайланд. Това стана на 28 септември 2008 г. След няколко месеца в Тайланд и две седмици на Малдивските острови преминахме през Аденския залив и се оказахме в Червено море.

Аденският залив определено си е рискова зона поради опасността от пиратски нападения. Според статистиката през 2009 г. над 100 яхти са минали през залива. На мен ми е известно, че поне две са похитени – английска и френска. В спасителната операция загина френският шкипер. Достатъчно рано на радара забелязах малките цели, които се движеха по-бързо от мен – с около осем възла. Лесно бе да се предположи, че това са пирати. Обадих се на Силите на ООН и след половин час долетя вертолет, който реши проблема. В Еритрея не можахме да заредим нито вода, нито гориво поради странните ѝ закони. До Судан се движехме цели две седмици, използвайки всеки най-малък полъх на вятъра. В Египет бяхме още два месеца. Оттам до Варна нямахме проблеми.

Отплавахме през октомври 2005 г. и се завърнахме през юни 2009 г., като оставихме зад кърмата 30 000 морски мили. В първоначалния екипаж аз бях капитан и механик, Диан – електромеханик, Калоян отговаряше за метеопрогнозите, юнги бяха Божидар, Дияна и Ралица. Калоян слезе на Канарите, Диан, който ми помагаше в строителството на яхтата, и Дияна – на Мартиника, Божидар, който беше си харесал пасажерския статус – на Нова Зеландия. От този момент останахме само с Ралица, която доби опит и функции на помощник-капитан.

По време на околосветското плаване преживяхме красиви моменти – запознанства с интересни хора и екзотична природа, потапяхме се във величието на океана, а понякога изпитвахме страховитите му капризи. На 60 мили преди Мексико в продължилата две денонощия буря за няколко секунди през нощта лодката бе с кила нагоре. Спря електричеството, повреди се радиостанцията, разтеглените ванти дестабилизираха мачтата, имаше скъсани платна. Ремонтът в Мексико ни отне седмици.

Преди това в Кий Уест „Магнолия" бе докувана и се сдоби с нов вал, а по-късно в Окланд – Нова Зеландия, ремонтните работи бяха най-много. Сменена бе муфата, опорни лагери, охладители, новият винт бе по-голям. По време на цялото плаване от пристанище на пристанище, благодарение на заработените средства, лодката придобиваше все по-пълен комплект съвременна навигационна и комуникационна апаратура, слънчеви панели, ветрогенератори, подобряваха се условията на живот и сигурността на борда. Ще е много по-лесно в следващите ни плавания.

С Ралица постигнахме общата си мечта – да обиколим света по вода с построена от нас яхта. Престижната ветроходна награда не ни беше цел. Щастливи сме, че получихме това признание – все пак само половин дузина са българските ветроходни „магелановци". Удовлетворението и отговорността да сме сред тях планираме да трансформираме в разказ за плаването ни с „Магнолия" в Интернет. От работата на Ралица като видеооператор останаха седем-осем часа записи, а от моята като фотограф – хиляди снимки. Посланието ни е едно – все повече български флагове да се веят в Световния океан, защото ветроходството е достойно предизвикателство, особен тип култура и общуване, форма на човешка свобода. А и как иначе да разбереш, че в Нова Зеландия има клуб за български народни танци?

Април 2010 г.





КАТО В МОРЕТО

Капитан далечно плаване
ВЕСЕЛИН ГЕНОВ –
управител на
„Варна Шипинг енд Трейдинг” ЕАД

Като внук на опълченеца Желю Захариев, племенник на Стефан Караджа, ползвайки привилегиите, дадени от княжески указ, баща ми – Любомир Генов, през 1934 г. избира да се учи в Морското училище, което тогава е преместено в Созопол. Целият випуск се състои от 31 курсанти, от които за търговския флот – шест души, които се учат шест години. Баща ми – първи моряк в рода по мъжка линия, се запознава с бъдещата си съпруга в ученическите ѝ години, в потеклото на която морската традиция е по-силна и по-стара. Корените са в Поморие. През 1908 г. баба ми заедно с част от фамилията намират дом и препитание в Бургас и Кавала. По пътя на баща ми тръгват и двамата му по-млади братя. Радко завършва Морското училище и плава като капитан, синовете му, също след училището, са съответно капитан и механик. Другият брат – Желю, служи на миноносците от типа „Дръзки” във военния флот, а след това плава в гражданския като боцман. Неговият син е бил моряк и радист на търговските кораби. Аз съм роден в Бургас, където живеят родителите ми, преди да се преместят във Варна. И четиримата братя, родени през две години, имаме морско образование. Гено и аз – първият и третият, завършихме специалност „Корабоводене” в Морското училище, вторият – Тодор, беше единствен българин, завършил „Морско инженерство” в Генуа, а четвъртият – Емил, – „Корабостроене” във ВМЕИ – Варна. Всичките сме в морския бизнес.

Естествено, при 10 души от най-близкото роднинско обкръжение – баща, двама чичовци, трима братя и трима братовчеди, посветили се на морето, още от малък исках да стана капитан на кораб. С тази мечта бяха свързани и игрите край морето, и ветроходството в клас „Звезда”, и участието ми в плувния маратон Галата – Варна в детските години. Още по-

малък бях на плаване с баща ми на кораб „Христо Ботев”. Уханието на белия корабен хляб, шоколадът и един-два портокала в кабината даваха усещането, че животът тук не е като на брега. На мостика поднасях кафето. В едно мъгливо утро ми дадоха бинокъл и аз като другите да се взирам в приближаващ се кораб. Похвалиха ме, че го видях първи. Минаха години, докато разбера, че корабът отдавна е бил следен на радара. Някъде сигурно още пазя изрезки от местни вестници, които разказваха как пионерите Веселин и Станислав спасили жена от удавяне. А тя имаше този късмет, защото със съседското момче се къпехме там, където не трябва, но беше най-интересно – край вълнолома.

В Техникума по корабостроене и корабоплаване учех специалност „Навигация”, впечатлен от такива педагози и специалисти като Кожухаров, Левашки, Симеонов. Увлечен от него, си мислех, че можем да създадем „снимка”, която само с един оборот на антената (да не ни открие врагът) може да фиксира цялата надводна обстановка на радиолокационния екран. Практиката на грохналия вече кораб „Първи май” бе по-сериозен контакт с морето, но само до руски пристанища. През 1970 г. от третия випуск на ТКК в Морското училище влязохме осем души – всички в специалност „Корабоводене”. То нямаше тайни за нас, имахме и щурманска правоспособност. Надграждахме много теория, характерна за времето военна проблематика, по-малко – товарни операции и корабна документация. Жиката от взводен командир израсна в ротен, Манолчев смени Узунов като началник на училището. То ни даде волево израстване и чувство за колективизъм. Две години ръководех кино-фото-клуба, който със служебната камера и големи правомощия участваше по фестивали с промиваните в тъмната стаичка ленти. Филмът за фар Галата се хареса чак в Плевен.

След училището бях четвърти помощник на капитан Георги Кулински и старпом Николай Китински на първия ми кораб „Пловдив”, бивш „Фауст” – първообраз на бъдещите каркериъри, купен на старо от Швеция. Трети помощник бе дама, която скоро ми освободи мястото си. Вече бях втори помощник, когото баща ми дойде като капитан на кораба. Изглежда, е бил подходящ за уважителния негов „пенсионерски” рейс, на който бе и майка ми. По принцип БМФ не допускаше на борда двама от едно семейство, а ние бяхме трима! Капитанът – добър психолог, насърчаваше втория си помощник, но повечето неща за занаята вече бях чувал вкъщи. След този рейс аз слязох, баща ми подкара нов рейс, на море получи инсулт, бе репатриран от Малта, пенсиониран и не след дълго почина.

На корабите на Параходството плавах общо 14 години, шест от които като капитан. На седмата година след дипломирането добих правоспособността и заради отличното ми представяне на изпитите получих назначение на „Любен Каравелов”, който поддържаше „дългата линия”. За три години с този кораб обикалях света – от Куба до Далечния изток. Направих

само един рейс на „Бреза” и получих ново много престижно предложение – да приема от корабостроителницата в Хихон, Испания, новопостроения за 12 милиона долара по поръчка на БМФ модерен контейнеровоз „Бургас”. Имаше малка закачка, че съм роден в едноименния град, че майка ми е от този край, та кметът ме използваше за посланик, когато плавахме до побратимения Ротердам. Пловдивчанинът капитан Иванчев пък получи корабаблизнак „Варна”.

Три месеца преди отплаването отидох на новия си кораб. Изградените на него схеми предполагаха той да взема максимално по 360 контейнера, включително два реда на палубата. Другите кораби товареха на три, четири, дори на пет реда, а всички български – на два. Испанците казаха, че „така искал българският капитан”. Аз бях убеден, че устойчивостта на кораба позволява по-високите „етажи”. Всъщност тук се сблъска философията на корабоплаването, изповядвана от поколението на баща ми, с едно друго, по-модерно отношение към кораба като към производствена единица. Ветераните справедливо обръщаха внимание на навигационната безопасност – да не се сблъскат, да не заседнат, на поведението в щорм, в теснини и т.н. Признавайки всичко това за задължителна константа, аз мислех, че стремежът оттук нататък трябва да преследва по-висока икономическа ефективност на иначе безопасното плаване – повече товар за по-малко време при равни други условия. Реших на моя отговорност да товаря палубните контейнери на три и четири реда. От Хихон отплавах със самочувствие – без пилот, който закъсня. С подрулващи устройства и винт с регулируема крачка „Бургас” се управляваше лесно като лека кола. В английско пристанище натоварих контейнерите на четири реда. Когато ги докарах в България, вече имаше приказки, че съм излагал екипажа на опасност. В сметките ми нямаше никакъв хазарт. И двете ми деца бяха на първия рейс. Хората ми се катереха като маймуни да укрепват контейнерите за по 20 лева, а компанията печелеше хиляди долари. На всичко отгоре ме разпитваха и обвиняваха и службите. Попитах защо не разпитват тези, презастраховането на които ощетява БМФ. Началникът на контейнерното плаване сне отговорността си от моята смяна на кораба, т.е. ако нещо се случи – аз съм си виновен.

Подкрепи ме само началникът на техническия отдел Милчо Михайлов. Пред мен се обади в Германишер Лойд, под чийто контрол е строен корабът, и срещу 3000 долара поръча експертиза по казуса, като ми препоръча да подам документи и за рационализация. За по-сигурно. От регистъра узаконих и двете схеми – за устойчивост на кораба и за закрепване на палубните контейнери. Всички наши капитани бяха задължени да товарят на три и четири реда. За рационализацията аз получих 200 лева, а Параходството – 1,5 млн. долара годишен икономически ефект. Заявлението ми за рационализация бе подадено през ноември 1987 г., а свидетелствата за нея получих случайно едва след промените през 1990 г.

Кораб „Бургас” влезе в историята на БМФ и покрай спасяването на екипажа на 1500-тонния турски кораб GELIKTRANS II на 24 януари 1988 г. в 6-баловите вълни на Йонийско море и температура на водата 12 градуса. Към 3 часа след полунощ на 16-и канал по УКВ се чува тревожна интонация на турски език. На запитвания от кораби и брега няма отговор. Засилихме вахтата и наблюдението. В 5.30 часа открихме силно накренен кораб с включени палубни светлини, който не отговори на опитите ни за УКВ, радио- и светлинна свръзка. Включихме прожекторите и започнахме да търсим бедстващи в морето. По забелязаната светлина открихме спасителна лодка, сближихме се, осигурихме ѝ подветрен борд, спуснахме въжета и щормтрапове. От качените на борда шест души узнахме, че във водата има спасителен плот с пет души, а капитанът е останал на потъващия кораб без спасителни средства. По изстреляната червена ракета открихме и плота. Подадохме сигнал SOS от името на GELIKTRANS II, като събитията дублирахме и по УКВ. На близкия румънски кораб LUPENI бе дадена позицията на плота и указания за спасяване на хората на него, а ние се концентрирахме към спасяването на капитана.

Подведохме към кораба му турската спасителна лодка с въже над 100 метра зад кърмата. Не се получи – тя бе разбита от вълните. Не успяхме да използваме и нашата спасителна лодка. Опитахме въжена линия. И трите изстрела с линомет не дадоха резултат. Вероятно премръзнал, капитанът само веднъж хвана лина, но изпусна края му. Междувременно румънецът докладва за спасяването на четирима души от плота. С рупор на турски език информирахме капитана колко души са спасени и какви действия са предприети. Казахме му да скочи във водата, за да го спасим. Той напусна кораба си към 8 часа със спасителна риза и дървена плаваща стълба. Подготвихме спасителни кръгове, ризи и хвъргала. Прекарал повече от 10 минути в студената вода, останал без сили и премръзнал, човекът не бе в състояние да доплува и да се качи на нашия борд. Предложих на моряка Пламен Стефанов доброволно да скочи вързан с въже във водата и да посрещне капитана. Трябваше да го придърпаме, ако се хване за спасителния кръг, хвърлен с въже на около 15 метра от кораба. Нашият човек го върза с въже, но вълните на няколко пъти връщаха и двамата в морето.

Вече на нашия борд турският капитан потвърди, че на неговия кораб вече няма хора, а един вероятно е паднал от плота. От „Бургас” координирахме търсенето му от четири кораба и брегови хеликоптери до седмия час от падането му във водата. Открихме само две спасителни ризи. Отчитайки температурата на водата, изтеклото време и обстоятелството, че морякът не можел да плува, в 10.40 часа прекратихме търсенето му. На седмината турци оказахме медицинска помощ, дадохме дрехи, храна и топли напитки. Свалихме ги надвечер в италианското пристанище Аугуста, час след като корабът им се бе преобърнал и потънал. От Параходство БМФ

получих единственото си, малко на вид отличие, което ценя най-високо. На гърба на скромния знак пише: „За проявено себеотрицание и героизъм”. Признанието – и за мен, и за Пламен, и за целия екипаж, ме топли досега. От турска страна – никакъв хабер. Мислех, че капитанът поне ще се обади да каже едно „тешекюрлер” (благодаря). Беше разгарът на Голямата екскурзия. След цели четири години ме поканиха на лекция в Морския институт във Венеция да анализирам спасителната операция. Домакините ме смаяха с тяхното отличие за нея – масивна бронзова статуетка с поименен надпис, която винаги е на бюрото ми…

През периода 1989 – 1991 г. бях представител на Параходството в Генуа. Покрай рутинните задължения най-тежкият епизод бе с м/к „Бреза” с капитан Мирослав Насалевски, който на рейд пред Бриндизи изчаква товар. Характерната за района есенна мъгла за минути рязко снижава видимостта, излизащият от пристанището голям газовоз GOLDEN STAR удря нашия кораб в средата и го разчупва на две. Екипажът е евакуиран със спасителни лодки. В продължение на 45 дни живях в Бриндизи, а имаше много и важни задачи, в решаването на които трябваше да участвам – недопускане на разлив, уреждане на настаняването в хотел и другите проблеми на екипажа, контакти с разследващи, застрахователи, адвокати и т.н. Излязохме от ситуацията по най-добрия за БМФ начин, благодарение на Николай Николов от Лондон, а корабът бе продаден за скрап.

У нас пазарната икономика уж прохождаше, но ако бях си мълчал, тя никога нямаше да стигне до скромната ми длъжност. Аз обаче пишех докладни до началниците. Параходството ми плащаше заплата, апартамент, секретарка и кола, а аз в качеството на физическо лице само трябваше да контролирам сметките му и да решавам евентуални текущи проблеми на наши моряци в италианските пристанища. Представителството бе изживял времето си начин на работа. От обслужването на нашите кораби фактически печелеше местният агент – вземаше агентийските възнаграждения, комисионните, движеше товарите, огряваше всичко, аз му бях безгласна сянка. Измислих как част от тази печалба да са върне в държавното все още Параходство – да направим една фирма с 60% участие на БМФ, а с останалото да се включи същият този италиански агент. В СО „Воден транспорт” имах и поддръжници, и противници. Генералният ни агент в Генуа ми се изсмя. Колегата му от Венеция обаче веднага се съгласи. Основах „Навимед – Италия” и станах неин президент. От БМФ веднага ме уволниха от държавната работа, спряха ми издръжката, взеха ми и фиатчето, което натоварих на кораб към България. Естествено не ми течеше стаж, нямах осигуровки. Оставиха ме на улицата – „Оправяй се, като си толкова умен!” Казах, че ще работя безплатно, но ми е нужна поне подкрепа.

Фирмата, регистрирана като италианско юридическо лице, бе много успешна. С местния си колега Дал Бон привличахме нови товари, генери-

рахме все по-големи приходи, а Параходството, нулирало моята издръжка, наготово си прибираше дивидентите. Когато приех представителството, около 90 кораба годишно посещаваха италиански пристанища, през първата година станаха 150, през втората – 180, със създаването на „Навимед – Италия" не падаха под 300. Отделно играех ролята на „представител на БМФ" като физическо лице, факултативно, един вид – приятел на България. Нали като заловят някоя контрабанда, за да не се петни името на компанията, аз бягах по адвокати, съдилища и институции да спасявам сънародниците.

При всичко, което през годините бях направил за БМФ, тайно се надявах, че ще ми предложат някаква работа в България. Това не се случи дори когато се зададе смяната ми във Венеция. В открит текст напомних на генералния директор за моето съществуване. В печата много бе изписано за морската ми фамилия, но не бях галеното дете на Параходството. Името на баща ми бе на почит, но той не караше корабите ми, не решаваше новите проблеми. Не бях получавал земя по постановление, дори не бях в списъците за ведомствена квартира. Тогава управляващите се бяха сменили, в компанията вреше и кипеше, а по върховете ѝ течаха промени. Мълчанието на Параходството окончателно ме върна към мисълта, завладяла ме от години – да работя за себе си. На 4 юли 1998 г. кацнах със самолет във Варна и още на летището осъзнах колко съм се откъснал от тукашната морска среда. След 14 години в морето и 9 години в Италия ми предстоеше да започна на чисто и от нулата.

Брат ми Емил беше основал с мое пълномощно Varna Shipping & Trading Ltd (VST). Първият ни офис бе в наследствения апартамент на съпругата ми от 60 квадрата зад църквата „Свети Никола". Предметът на дейността бе брокераж, наемане на кораби, чартъринг, агентиране, а първият екип – от трима-четирима души. Първият куриозно назначен човек бе Яница Русева. След английска гимназия и току-що завършила ВИНС, тя се бе кандидатирала за секретарка в БМФ, но предпочели друга с протекции. Аз ѝ предложих да работи за мен, а тя се колеба цели три месеца, преди да приеме. Имаше всички качества, без конкретната представа за морския бизнес. Лично я обучавах по два-три часа на ден. Яница навлезе много бързо, разви се през годините и в апогея на фирмата бе втори човек по значимост в нея. Отначало нямах пари за заплати, факс и телефон бяха сериозни инвестиции, но бизнесът потръгна сполучливо. След смъртта на майка ми преместих фирмата в наследствения апартамент на гарата. Една гледка в центъра на Варна ми подсказа стратегията на развитието. Десетки свободни таксита дремеха през катедралата – нямаше ги пътниците. Не бе ли така и в шипинга – не бе ли по-важно вместо кораби да имаш товари за тях? Насочихме вниманието си в търсенето на товаропотоци. Обикалях Русия и Украйна, Кремиковци и Пирдоп, „Солвей соди", „Агрополихим"

и зърнените къщи. Акумулирахме огромни потоци с изгодните си условия и коректност. В началото на хилядолетието имахме над пет милиона тона товари годишно.

Другата страна на медала са корабите. Шегувах се, че служителите ми трябва да носят „две шапки" – да имат двойствено мислене, защото се намират между корабособственика и наемателя, които имат коренно противоположни интереси. Чисто патриотична бе причината офертата да правя първо на БМФ и едва ако не се договорим, да търся друг корабособственик. Манталитетът на държавната компания, чувството за монопол и величие не работеше в неин интерес. Моята ставка им се струваше ниска, отказваха ми, а аз веднага намирах, да речем, руски кораб за долар на тон по-ниска ставка. При огромните количества няколко стотици хиляди долара бяха много сериозен аргумент за ефективност и професионализъм. БМФ ги загуби, а товародателят искаше да ме разцелува. Никога ни бих си позволил да „отхапя" някое парче от Параходството и да го подаря на друга чужда компания. През 2001 г. VST имаше вече опит и готовност да премине към следващото ниво – управлението на кораби. Когато брат ми Гено оглави националния морски превозвач, някои потърсиха „далаверата" между нас. Всъщност статистиката е най-безпристрастна, а тя сочи, че от 800 хиляди до 600 хиляди тона годишно спаднаха товарите, предлагани от нас, превозвани с корабите на Параходството. Трябва много ясно да се знае, че при братовия „мандат" кораби на тайм-чартър от БМФ не сме вземали, а след уволнението му през 2003 г. от близо 50 отдадени кораба на различни български и чужди фирми само два бяха на VST, при това на най-високата цена.

Фирмата се развиваше бурно и се наложи да се търси вариант за нов офис. Бившия учебен център на Централния кооперативен съюз в местността Свети Никола купих много изгодно. Той бил продаван в продължение на четири години, но така и не се явил купувач със законни пари, а цената спадала. Сделката бе сключена за 15 дни, а реновирането на сградите и парка отне осем месеца. Създадени бяха много добри условия за труд, хранене и почивка на персонала на работното му място. Апогеят ни бе в периода 2004 – 2008 г. – 108 души работеха в офиса, управлявахме общо 12 кораба с над 200 000 dwt. Гордея се, че най-голямата от трите ми дъщери – Любомира, която носи името на баща ми, продължава фамилната морска традиция. След като завърши филология в Италия и морски науки на Острова, вече осма година заема позицията мениджър фирмена ефективност и контрол във VST.

…Случилото се с м/к KATYA Z с капитан Янчо Николов през февруари 2006 г. в Азовско море доказва рисковия понякога характер на морския бизнес, който поставя на изпитание както екипажите, така и оператора. Поради неправилна оценка на ситуацията от портовите власти в Бердянск, изоставен от буксирите, заседнал в плитчина, попаднал в тежко обледява-

не в трудна хидрометеорологична обстановка (заледяване на морето и температури до 25 градуса под нулата), корабът фактически бе заплашен от гибел, а битката за изтръгването му от ледената прегръдка продължи 25 дни. През тях аз имах походно легло в офиса, където ръководех сформирания кризисен щаб. Професионалните и мъжествени действия на екипажа (на два пъти на прага на евакуация) предопределиха спасяването на кораба, а VST победи в „битката", която се водеше от брега. Наложи се инициирането на междудържавни и дипломатически контакти, взаимодействие с различни институции, непрекъснат анализ на обстановката, вземане на бързи и адекватни решения, наемането на два частни буксира, които снабдяваха кораба с гориво, храна и вода и т.н. Буксирите ни струваха по 40 хиляди долара на ден, а цялата операция – над един милион долара. Нямаше пряка опасност за живота на екипажа, но бяхме на прага на екологична катастрофа. Корабът, пълен с гориво и въглища, можеше да бъде смачкан от ледовете. Ситуацията завърши по най-добрия начин, защитил честта на VST в сферата на корабния мениджмънт и името на българското морячество. Филма за спасителната операция предоставихме като учебно помагало на всички морски институции.

И друг път кораби, оперирани от фирмата, са попадали в ситуации и са извършвали превози, достойни за уважение и поука. През юли 2007 г. отново м/к KATYA Z осъществи уникален превоз от Варна до испанското пристанище Ел Ферол на нестандартен товар – 255 извънгабаритни, различни по размер и тегло метални конструкции на тежкотоварен портови кран. На 9 юли 2008 г. по сигнал на Спасително-координационния център на Норфолк м/к BELLA L се отклони от курса, извърши издирване на около 1000 мили от бреговете на САЩ и след неколкочасова операция в сложни хидрометеорологични условия спаси живота на чешкия самотен мореплавател Павел Дробни – шкипер на бедстващата яхта PHOENIX. По този повод VST получи поздравително писмо от Бреговата охрана на САЩ. В началото на 2009 г. неспециализираният за такъв товар м/к PEARL K превози в трансатлантически рейс 69 железопътни вагона-цистерни, натоварени и укрепени в хамбарите, твиндеците и върху люковите закрития.

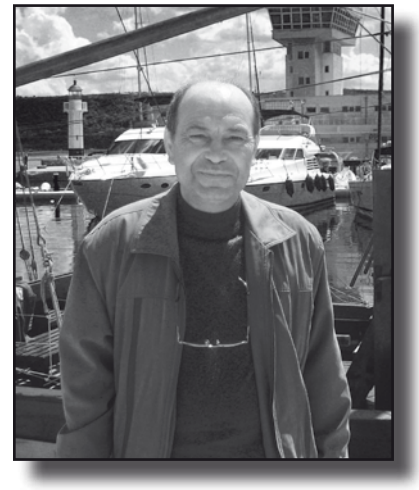
Мисля, че морският бизнес има морален ангажимент да пази и развива морските традициите както на фирмено ниво, така и в обществото. Ние отбелязахме петата и десетата година от създаването на VST, в монетния двор изработихме юбилейна монета и специална монета-награда „За проявено себеотрицание и героизъм" в служебната дейност, подпомагаме инициативи на Военноморския музей, книгите на капитан Васил Дачев, обновяването на софтуера на GMDSS-симулатора на Морското училище, ветроходни състезания и морски форуми. През юни 2009 г. организирахме първа среща на морските брокери, практикуващи в България. Подпомагаме съхраняването на морската история чрез настолни модели на емблематич-

ни кораби, които поръчваме, излагаме в офиса и подаряваме на институции и личности по различни поводи. Типовете кораби вече са над 30, имената им са свързани с плавателния период на фамилията, историята на БМФ и родното корабостроене, с оперирания от VST състав. Морските хора знаят каква история се крие зад имената „Княгиня Мария Луиза", „България", „Варна", „Любен Каравелов", „София", „Балкан", „Христо Ботев", „Капитан Петко войвода", „Георги С. Раковски", „Пловдив", „Ангел Кънчев" и много други.

Кризата ни завари с управлението на нови три закупени в пика кораба, заемите за които се изплащат в условията на сриналия се пазар. Сега управляваме седем кораба, продаден е само един – KATYA Z. Предприехме комплексни мерки за свиване на разходната част – както в офиса (персоналът спадна до 70 души), така и във връзка с корабите. Другото антикризисно направление е свързано с приходната част, която позволява да се изпълняват задълженията към банките – по-умела работа с клиентите, откриване на нови ниши на пазара и т.н. Така или иначе кризата не ни уби, но спря възходящото ни развитие. Убеден съм, че ще преодолеем нейната буря, в която плава целият морски бизнес. Неговият „кораб" на „малък ход" щормува силните насрещни вълни. Ако курсът е грешен, те могат и да го преобърнат, ако е верен – все някога бурята ще стихне! Като в морето…

Септември 2011 г.

ОТ ПОДВОДНИЦИТЕ ДО ПИРАТИТЕ



Капитан далечно плаване
капитан I ранг от резерва
ДАРИН МАТЕЕВ

Като син на сухопътен офицер бих могъл да се родя навсякъде, където служебното номадство е запокитвало семейството ми. През лято 1953-то късметът да проплача в него се пада на Сливен. След още два „бързи" гарнизона идва ред и на Разград – родния край на родителите ми, града на детството и юношеството ми. Родът на майка ми, тръгнал от Еленския Балкан, проучен от 1822 г. насам, има книга – илюстрирана с онова дърво с кутийки вместо листа, и прави многолюдни срещи. На последната само в ресторанта бяхме над 200 души, в театъра на Разград – много повече. Гордеем се с предците, оставили кости по бранните полета, а аз в частност – че съм единствен морски офицер. По бащина линия съм чист капанец с присъщата на тази етнографска група чепатост. Името ѝ има поне пет обяснения. Първото идва от червените везани капки по белия кенар на носиите. Последното ми допада най-много – от капана, който Крум прави на Никифор…

На младини нямах право да правя бели, колкото и да ме се искаше, защото бях обречен да давам пример – бях знаменосец на Математическата гимназия, а след това – и на Морското училище. Цялата ми същност бягаше след една мечта – да стана морски офицер и задължително – командир. Трябва много да ми е личало, защото ме назначаваха на всички младши командирски длъжности – командир на отделение, помощник-взводен командир, старшина на рота. Днес се питам как ли съм издържал казармената петилетка, която тогава смятах за необходимо ежедневие. Помагаше ми вярата в идеали, които после обявиха за грешни. Но и днес имам идеали…

Подарих на училището цялата си отговорност и старание, плюс уникално нарушение. Макар и да не съм бягал в „самоотлъчка", все пак бях заловен да прескачам оградата, и то – отвън навътре. В четвърти курс, доста-

тъчно известен, пуснат законно в града с бележка, подписана от командира на батальона, отброявах последните минути на рожден ден на съквартирантката на приятелката ми – впоследствие съпруга. Ще да съм се улисал в раздялата, та реших да икономисам неколкостотин метра, като вместо да се прибера през официалния вход, за пò направо посред бял ден да прескоча оградата край „Акациите". Офицерът, който ме залови, бе изумен от изрядните ми документи. Дори не ме наказаха – решиха, че изкълчението ми крак е достатъчно възмездие.

В края на пети курс, въпреки че имах право да избирам къде да служа, на комисията влязох „на куц крак", притеснен, че бе паднал токът на обувката ми. Писмено бях заявил противолодъчните кораби по низходящата им големина – СКР, ПЛК, МПК, но ненадейно капитан Халачев попита: „Какво ще кажеш да те пратим на подводниците." Докато се колебаех, комбатът Ваньо Бургаза суфлираше в шепата си: „Пишлеме, подводниците, подводниците!" Решиха на тях да карам стажа си, пък после – ще видим. В дивизиона отидохме двама, а колегата имаше основание да ме предупреди, че ако вакантното място е едно, ще назначат него. На държавния изпит по тактика най-последен въпрос бе: „Каква дълбочина се задава на бойното торпедо?" Цифрата бе избягала от паметта ми и забол поглед в бомбетата на обувките си, се мъчех да я произведа логически – щом турските ескадрени миноносци газят над четири метра, значи торпедо на два метра под водолинията ще свърши добра работа. Като изправих глава, видях легендарния капитан Гуцанов – член на държавната комисия, демонстративно да се почесва по ухото с два пръста. Бяха ме избрали за единственото място за щурман на подводница! На „германската" предишна „Слава" от проекта на днешната ѝ доизживявана съименничка отидохме двама с един механик – и той Матеев.

Разбрах, че подводничарите са от „друга опера", още на първото си плаване като мичман на стаж. За да не преча, ме изпратиха в пети отсек. Веднага след ремонт, на пробното потапяне, още на 8 метра в утробата на субмарината капеше вода, а мичман Любо Андреев си записваше нещо и отривисто докладваше: „Пети отсек забележки няма." На 30 метра водата шуртеше, чадър би бил полезен, а мичманът си знаеше неговото: „Пети отсек забележки няма." И пак си записваше течовете. Едва на 50 метра от някой и друг отсек доложиха „забележки". После разбрах каква е работата. По инструкция, понеже под вода нищо не се натяга, забележките изискваха изплаване, отстраняване, ново потапяне, а след новите забележки – пак изплаване, отстраняване, докато всичко си дойде на мястото. Малко риск и много опит на екипажа опростяваха нещата и пестяха време, нерви и пари.

Лейтенантската ми служба започна на лодката на Йоската на 1 октомври 1976 г. За „добре дошъл" ми връчиха зачотния лист с десетки точки, които сдавах на различни специалисти. В отсеците трябваше да се ориентирам

на тъмно, а колегата механик – и с вързани очи. На 15 октомври ни изкараха да почерпим за първи път, на 15 ноември – за втори. Два дни по-късно дадох първото си дежурство. И някак неусетно отлетяха 16 години – от лейтенант до капитан II ранг (предсрочно). Може би съм единствен, служил и на четирите подводници от последния проект – щурман, командир на бойна част 3, помощник-командир, старпом, след академията – и командир на подводница. После по две години бях началник-щаб и командир на подводния дивизион.

Млад и нахакан командир на подводница бях на дълбоководни изпитания в Севастопол. Повреди се важен клапан, който изискваше вдигане на док, по правилата – без боезапас и гориво и в светлата част на денонощието. Имах да сдавам още 150 тона гориво, вече се смрачаваше, а и бях пуснал 60% от екипажа на брега, когато руският оперативен дежурен предаде заповед на неговия командващ веднага да отивам на дока, който специално за мен бил освободен от друга лодка. Моят командващ бързаше да ме върне за някакво учение и нищо друго нямаше значение. Заповед! По „бойна тревога" строих остатъците от екипажа, за да разбера, че в строя от 5-6 души команден състав не бяха двете най-необходими за операцията длъжности – старпом и механик. Наличните щурман и баталер в случая бяха безполезни. Слава Богу – командирът на електромоторна група и един старшина от машината бяха подръка. А и вярвах на матросите си, които тогава служеха по три години. С много уговорки убедих един неправоспособен четвърти помощник-капитан на съседния буксир да ми освободи два метра, за да се измъкна на косъм от веригата му. В док се влиза само с кърма. Бях застанал с нос към пирса и осигуряващият ме руски колега предложи да се развъртя, да се придвижа на „преден", пред дока да се развъртя още веднъж и да вляза на „заден". Реших само на „заден" – щях да спестя много енергия. Осигуряващият току сваляше фуражката и мълчаливо забърсваше потното си чело. Лодката вече бе вдигната на дока, когато към полунощ се появи старпомът. Грохнал от напрежението, имах сили да се добера до леглото. Още пазя бележката, написана от механика Славчо Славов, която сутринта намерих на бюрото: „Командир, ти си голяма работа! Мехчо." Не помня да съм получавал по-висока оценка…

Руските колеги явно ми завиждаха – командир на подводница със самочувствие и опит, но със звание капитан-лейтенант, а те – капитани II ранг, от което правеха извод за шеметната ми кариера. Не бяха прави – просто в нашия флот по-бавно даваха следващото звание. С командира на бригадата им – капитан I ранг на моята възраст, с когото сме били в академия в един период, поизострихме отношенията. Заяде се с мен, като казах, че на дълбоководните изпитания ще се потапям на 270 метра. Той не беше слизал на такава дълбочина, но за нас бе нормално – лодките ни бяха най-дълбоководни в Черно море. Взе да увърта – на колко години е лодката,

има ли замери на корпуса, знам ли за онези критични 7%. Всичко знаех, че и документите ни бяха руски, но не му се рискуваше. На мен – обратно.

За капак ми го изпратиха на самото изпитание. Попитах къде е полигонът за диферентовка без ход. Вече не я правели. А е абсолютно задължителна – бях на док, бях приемал и сдавал и гориво, и торпеда! Механикът си направи изчисленията. В полигона за потапяне лодката се оказа „тежка" – клюмна ѝ носът. Изплавахме, продухахме баласт – оказа се много, натежа кърмата. Справихме се бързо. На 270 метра проверявахме всичко по лодката цели 17 минути, което скъса нервите на моя осигуряващ. Върна ми го горе. Работното време беше свършило и помолих за връзка с нашия оперативен, за да доложа, но не било възможно – с кабела имало проблем. Поисках газка, която не можеше да ми откажат. В командния пункт на Черноморския флот обясних кой съм и за какво се боря. Пое ме матрос, предаде ме на девушка, тя – на капитан III ранг и преминал всички бариери на секретността, се озовах във фотьойла на свързочника в командното сърце на флота. Първо ме поздравиха за успешните и бързи изпитания, пошегуваха се, че имат връзка дори с Пентагона, и ме свързаха с нашия дежурен. Побъбрихме още малко, когато руският офицер ненадейно предложи да поговоря и с жена си. Та от онзи бункер под земята говорих и с квартал „Петлешев" във Варна.

Като командир на дивизиона съм влизал и в „отсрещния" команден пункт – на Шести флот на САЩ. Флагманът му – „Белнап", бе за първи път във Варна пред август 1991 г., хвърлил котва в залива. Имах покана и за двата коктейла, но за българския отстъпих поканата на командира на една от подводниците Жечко Жечев. Там той се запознал с някакъв капитан I ранг – подводничар, издигнал се до заместник на началник-щаба на командващия Шести флот. Когато онзи казал, че ще се видят и на следващия коктейл на американския флагман, Жечко обяснил, че там ще съм аз. И тутакси получил персонална покана от името на вицеадмирал Оуенс, което означава и персонален катер. Беше ни малко неудобно, че на Морската гара местните големци си чакаха барказите на опашката от поканени, а ние само четиримата – с Жечко и съпругите, под плющящия огромен флаг със звезди и линии се понесохме към рейда. След като дълго стърчахме с чаши и си говорехме на палубата, подводничарят ни покани да влезем в каюткомпанията, в която не допуснаха кмета и един депутат. Почувствах се офицер! После тактично остави жените ни в компанията на собствената му съпруга и ни заведе в командния пункт на Шести флот. Не се наложи да питаме нищо – показаха ни всичко…

След дивизиона службата ми продължи на „жълтите павета", тоест в Министерството на отбраната. На министър Александър Сталийски бях съветник три много дълги месеца. След него първи се разбягаха плъховете от потъващия кораб, другите също си минаха по реда. Единствен

от екипа „презаписах" при наследилия го Валентин Александров. След известно време, произведен капитан I ранг (отново предсрочно), ме назначиха за началник на Административно управление – няколко отдела с персонал от 1600 души – половината министерство. След три месеца отново бях съветник. И със Сталийски, и с Александров (Мир на праха им!) имам екстремални преживявания. С първия не са за разказване, с втория имах сблъсъци.

Очевидно обрасналият с политически пристрастия проблем за сърцето на Цар Борис е бил възложен на военния министър, а той лично ми го възложи на мен. Педантично си свърших работата – като важна част от тялото сърце може да бъде погребвано, а понеже към момента на смъртта собственикът му е бил главнокомандващ на войската, му се полагат и военни почести, които включват еди-какво си. Страница становище, плюс още няколко приложения за използваните документи с повдигнати в жълто отправни членове, точки и алинеи, побрани в отделна папка, представих още до края на деня. След време министърът ме позова, възмути се, че три дни чака нещо спешно и важно, и преди да кажа дума, ме заплаши, че ако така работя, ще ме изпрати в бойните части. Отговорих: „Оттам идвам!", и му затръшнах вратата. Запалих цигара, колегите ме зауспокояваха и по моите файлове направиха втора папка по проблема. Наложих си да я занеса на министъра, който констатира: „Аз май съм го чел това нещо." Нещото се намери на купчината на бюрото му...

В края на мандата си министърът се загрижи „да ме спасява", защото при всяка смяна на правителството идва нова гарнитура. От флота услужливо ми предложиха синекурна длъжност. Ужасих се, че до пенсия – още цели 14 години, можех да си чета вестника и да се разхождам в Интернет. И в дивизиона, и в министерството динамиката и отговорността ме тонизираха и създаваха удовлетворението, че съм полезен. Не приех длъжността, не ми предложиха друга и се разделих с офицерските пагони. Сложих други, също офицерски, но в гражданския флот.

Започнах „от нулата" – като трети помощник рязах и лепих карти, трупах стаж и сдавах изпити. Изминах всичките стъпала нагоре по мостика и вече 15 години плавам само под чужд флаг, в смесени екипажи, за няколко компании, на дузина кораби само от три типа – карго, ро-ро и контейнеровози. Едва месец и половина, откакто бях приключил поредния контракт, ме потърсиха за първия ми капитански кораб. Приех и завърших подготовката си за рейса чак до самолетните билети. Дни преди полета изпуснах един работещ ъглошлайф, който се изхитри да ме рани на две места. С гипсирана дясна ръка и позашит крак се обадих в компанията и обясних, че не ставам за плаване. След ден отново ме потърсиха и попитаха мога ли да си мърдам пръстите. Можех. А мога ли да се подписвам? Опитах – мога. Шефовете решиха – значи мога да карам

кораб! Като се замислих тогава – май това ми беше основната работа – да се подписвам под своята отговорност.

Бяхме в Лагос, когато стюардът почука на кабината ми със странна молба. Получил лоша вест от родната Украйна, поиска бутилка водка и да не го търся след 19 часа. Обеща, че на другата сутрин ще бъде „в строя". Човещина е – разреших, дадох бутилката. На другата сутрин обаче на кораба се качи чаршафосан негър с някакви прибори и обяви, че, започвайки от мен, ще провери целия екипаж за алкохол. Обадих си в арабската компания – вярно, лаборантът бил нает оттам. Докато разхождахме шишенцата до галюна и обратно, казах на стюарда да се оправя сам. И той се оправи – намерил материал от един полски трезвеник. Да не повярваш!

В САЩ трудно натоварихме два локомотива – всеки по 119 тона, за ЮАР. Крановете ни, работещи в „четворка" с обща товароподемност „на ръба" – 120 тона, внимателно ги спуснаха на лентите в хамбарите. Но не можахме да ги разтоварим. Едната двойка кранове повдигаше, другата – не искаше да чуе. Бързо разбрах причината. След като сме натоварили локомотивите, главният механик качил на кораба заявена преди месеци техническа бригада за някаква профилактика по крановете. Ясно бе каква са я свършили. Проблемът бе голям и финансово непредсказуем. Консултациите с производителя и собствените опити не дадоха нищо. Излязох на котва, за да се свърши единствено възможното – подмяна на 600-килограмовите хидромотори с резервни, които за щастие имахме на борда. В нестабилното море проби не са възможни, но все пак отлепихме единия локомотив на сантиметри. Влязох в порта със свито сърце. Крановете се справиха, но пък машините не уцелиха линията. Вдигай, спускай… докато се отървахме от тежката стока.

…От кораб „Маласпина Касъл" по-добра стръв за пиратите не може да се измисли. На 6 април 2009 г. – сезон, в който мусоните си дават почивка, натоварен от Новоросийск с 39 000 тона пожароопасна гранулирана стомана, на път за Китай, с нисък от товара борд и мижава скорост от 12 възла, корабът пореше средата на Аденския залив по новия коридор, нарисуван на картите точно там – като че ли за красота. Зад лириката на международното военноморско съединение за охрана на гражданските кораби, през ритуала за тяхното изчакване за групиране, противоречащ на интересите на корабособствениците, бе прозата на повече от две денонощия преход по 620-милния коридор, в който значение има основно късметът. Ние го нямахме.

…Към 8.15 часа бях на закуска, когото ме извикаха на мостика. Без прибори от десния борд се виждаше на ход малък кораб, подобен на траулер. Нищо особено. За всеки случай потърсих силите, а като не отговориха, се опитах чрез други кораби да ги информирам за обстановката. Разпоредих на главния механик Ванко възможните максимални обороти. Отляво ме изпревари автомобиловоз. Когото обаче „траулерът" спря и от него се

отделиха две малки лодки, нямах съмнение какво предстои. Включих сателитната „антипиратска" система. Лодките се разделиха и приближаваха от двата борда. С „дясно на борд" отхвърлих едната, после другата отляво. На втория поворот надясно скоростта вече падна под 10 възла, а от лодките стреляха по носа и надстройката. За всичко по УКВ-то информирах автомобиловоза, който единствен се обади, с молба да се свърже с армадата. След малко влезе боцманът с автомат, опрян в гърба. Веднага извадиха картата на сателитния телефон. „Кептън, стоп!" – и още десетина думи на английски език бяха комуникацията помежду ни. Разбрах, че искат да кача лодките на борда и да карам „Там!". Репликите на пиратите бяха подкрепяни с крясъци и заплахи, а всяко съмнение, че нещо от желанията им няма да се изпълни – със стрелба във въздуха. Джепането на 15-имата „гости" бе сериозно – 13 автомата, два гранатомета, две американски карабини и четири пистолета, а лодките им – пластмасови с мощни двигатели.

След обяд към 16 часа системата за защита сработи, за да ни хвърли в ужас. С пълен параден ход към нас се движеше фрегата. Пиратите я забелязаха едва на около три мили. Опряха гранатомета в главата на рулевия Антон Гаврилов и ми заповядаха: „Спри фрегатата!" С по-сложни думи, за да не се усетят разбойниците, заобяснявах на военния кораб ситуацията. Те се изнервиха и закрещяха: „Пет минути – един човек!" Знаците бяха категорични. Казах на фрегатата какво ни чака. Тя направи поворот за помалко от пет минути…

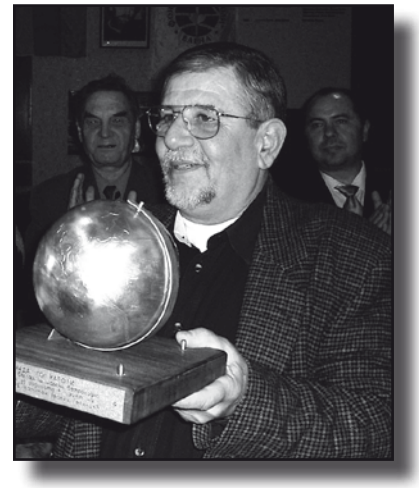
Вече на котва в близост до сомалийския бряг целият екипаж бе събран в моята, непрекъснато наблюдавана кабина, а при дежурните на мостика се сменяхме двамата с механика под дулата на автоматите – нещо като VIP-заложници. На третия ден на кораба се качи „главният преговарящ". На сносен английски делово обясни, че предстои чакане, в което, с изключение на храна, да не очакваме гориво и вода. Кражбата е грях, но в случая бе полезна. Старпомът и един моряк, пуснати с разрешение да проверят опасния товар, ми донесоха забравения в една кабина от главатаря мобилен телефон. Обадих се в компанията да включат резервната карта на сателитната комуникация. Телефонът бе подхвърлен обратно, онзи си го „намери" и преди да установи чуждия разговор, на другия ден изпусна машинката в морето. Всякакъв друг вариант ни заплашваше много. В продължение на две седмици благодарение на резервната карта всеки ден изпращах електронни писма. Докато ги пишех, на крилото двама пушеха и разсейваха пазача, а до мен старпомът с клещи чакаше да изкара картата от апаратурата, ако има опасност. И това бе рисковано занимание. И рулевият ни изправи на нокти – успял да си скрие телефона при претърсването, но той се обади от джоба му с аларма за събуждане за вахта.

Преговорите се затегнаха. По-умните от пиратите се опитваха да ни мачкат и психически, като разчитаха посланията им да отекват в корабо-

собственика и семействата ни, с които ни позволиха да говорим. Трябваше да спечелим войната на нерви – грешна дума или жест можеше да струват нечий живот. През цялото време само това говорех на екипажа. Дори когато си брояха откупа, пиратите още стреляха по кораба. Изпитанието продължи 33 дни. То промени всеки от нас, но всички плаваме. Имах много време да мисля – тогава и след колизията. Само двама капитани на път за опасния залив пожелаха на кафе да узнаят за нещата, които се случват там. Конференции, съвещания и документи по „пиратската" тема – колкото щеш – и по света, и у нас. Как пък никой не се сети да покани мен – гърмяния заек. Щях да кажа, че чиновниците не мислят за моряците, че няма воля да се изкорени злото. Интересите са над всичко. Пиратският рекет е нищо в сравнение със застраховките на около 30 000 кораба, които годишно плават в рисковия район. Колко му е един „траулер", от който тръгват бързите лодки, да бъде задържан, преследван, потопен… Зад смокиновия лист на морското право пиратът хвърля автомата в морето и става мирен рибар. Само оръжие на гражданския кораб може да го спаси от тази напаст. Но някой трябва да промени конвенциите…

Юни 2011 г.

ЧИТАВИТЕ НА БРЕГА И В МОРЕТО



ДАЧО ДАЧЕВ –
с две награди
Златен глобус „Кор Кароли”

Нищо във вече 65-годишния си живот не съм правил за награди, още по-малко – за ветроходни. Затова смятам, че зад двата „глобуса”, с които съм удостоен от Фондация „Кор Кароли”, освен конкретните ми изяви под ветрила, се крие плетеница от обстоятелства, събития и приятелства в сферата на ветроходството – и като спорт, и като начин на живот, с които ме е дарила съдбата. Макар и роден в македонския град Битоля и прекарал само година там, завършил „Химия на горивата” в тогавашния Химико-технологичен институт и живял четвърт век след това в столицата, се смятам предимно за бургазлия, от 2000 г. установен, а от миналата – и удостоен за „жител на Царево”. По линия на майка ми половината рода са моряци, а дядото по мъжка линия – бургаски предприемач, е имал две ветроходни и една моторна гемия. От детските години в съзнанието ми е останал бай Илия от спортното дружество „Черноморец” в Бургас – първият ми учител по гребане и ветроходство, най-сериозният ми наставник Коста Никитов – липованец, ерудит, лодкостроител и култов ветроходец в съперничеството с Варна. Карал съм „Фин”, „Пират” и „Звезда”. От чиракуването на дървените яхти ми останаха умения, полезни и досега. Киловите яхти обърнаха страницата на ветроходството. И днес на тях участвам в някоя и друга регата.

До и след дипломирането ми в София направих общо шест рейса като технолог по обработката на рибата на траулери от „Океански риболов”. От този период си спомням, че няколко дни след като коментирахме нашумелия тогава филм „Челюсти”, в трала попадна много по-голямо от филмовото чудовище. Акулата бе дълга около шест-седем метра и имаше черна, мека като плюш кожа. Всичките ми предложения да я обработим, замразим и докараме в България, за да си я препарират в аквариума, така и ос-

танаха без последствие… Най-интересното от тази доброволна каторга бе, че през 1976 г. в морето се разминахме с няколко лодки, участващи в самотната регата ОСТАР, след която капитан Георги Георгиев обиколи света. Още тогава благородно му завиждах, но и през ум не ми минаваше, че след 20 години и аз ще се впусна в тази престижна регата. В онова време да се участва в такова състезание трябваше да имаш „благословията" и разрешението на ЦК на БКП.

След риболова в Техникума по индустриална химия в София 25 години преподавах екология, което ми даваше две възможности – по два месеца през лятото да съм на море, а в свободното си време през годината да произвеждам сърфове. Още от 1978 г. съм един от първите и сериозни почти промишлени производители. До 1990 г. съм направил повече от 200 кухи стъклопластови сърфа и няколко яхти от същия материал. Същевременно никога не съм прекъсвал връзката с морето – купувах и преустройвах яхти, участвах в приятелски екипажи, пробвах се в регати. От 1972 г. имам вилička в Царево, където от новия век се преместих окончателно и за постоянно.

Първия Златен глобус получих през 1997 г., след двукратното пресичане на Атлантика – предишната година участвах в регатата ОСТАР, подпомогнат от Яхтклуб „Порт Бургас". Бях си купил през 1993 г. чисто нова полска яхта „Картър 30". През 1995 г. направих и задължителното самотно квалификационно плаване от Бургас до нос Сарич край Севастопол. Моторен кораб „Добруджа" на БМФ ми закара яхтата „Шанс" до Плимут. Бях респектиран от традициите и авторитета на регатата, организирана за пръв път през 1960 г. от Кралския Западен яхтклуб, в която бяха участвали велики ветроходци като Чичестър и Табарли, следвани от Георги Георгиев и още няколко българи преди мен. В сградата на яхтклуба портретите на почетните му членове, наредени край витата вътрешна стълба, започват отдолу с лорд Чърчил и завършват горе с принц Филип. До десетия ден участието ми в регатата имаше състезателен характер. Движех се доста добре сред общо 55-те участници, докато се скъса една основна ванта. Тя дестабилизира мачтата, което не позволяваше използването на максималната сила на ветровете. Спуснах се доста на юг и постигнах главната си цел – пристигнах (сред общо 39 яхти) в Нюпорт ден преди „да затвори" финала на регатата. На прехода до Маями се скъса и втора ванта. Разходих се до остров Гренада, на връщане се отбих на остров Сен Мартен и пресякох обратно океана с една „спирка" в Азорските острови.

С името „Шанс" назовах следващата си яхта – един полски осемметров „Петерсон", купен преди пет години, който тогава беше вече на шест години. До миналата година го преустройвах – използвах като база корпуса и палубата, вдигнах го с 30 сантиметра, разширих го, сложих му нови платна и мачти. Стана чисто нова яхта. През тази година ще я пробвам в състезания.

Последната си яхта – „Джемини дрийм" (тип Хънтър 33,5 фута), избрах по Интернет. През март миналата година прелетях до Маями, където ѝ бе местодомуването. Преди това бях платил капарото от 10% върху продажната ѝ цена от 50 000 долара на втория ѝ пореден собственик – млад бразилец със зелена карта, решил да се ожени в САЩ. По принцип яхтите зад океана са с около 30% по-евтини от европейските и ако са добре поддържани, не стареят бързо като автомобилите. „Джемини дрийм" бе твърде добра за десетгодишната си възраст. Към добрия ѝ оригинален комплект ветрила добавих носените от България малък грот, спинакер, както и един допълнителен форщаг (оказа се най-важното въже при плаването), а зад океана си поръчах нов грот и стаксел от здрава материя. С допълнителното оборудване, подготовката за плаването и данъка, до Царево цената на яхтата нарасна с още 15 000 долара.

Първият, най-кратък преход на „Джемини дрийм" бе от Маями до Форт Лодърдейл – „американската Венеция". Там бе основната подготовка за отличеното с награда пресичане на океана. С двойното си гражданство Николай Лютов ми оказа много ценна помощ за отписване на яхтата от регистрите в САЩ, което бюрокрацията на янките щеше да бави много време. Скулпторът Красимир (негов приятел, а после и мой), един от артистичната фамилия Слабакови, ми подари видеокамера и икона – полезни неща в плаване. Със софиянеца Красимир Лилков, за когото това бе първо плаване на яхта, тръгнахме за България на 30 април миналата година. От Гибралтар до Царево в ротационен екипаж на различни етапи се включваха още Александър и Константин Заимови и Дарин Трифонов.

В океана времето обикновено бавно се разваля и бавно се оправя. На шестия ден от плаването обаче след обяд вятърът рязко измени посоката си и много се засили. Първият му изненадващ порив скъса „бушона" – едно късо въже, което така съм нарекъл поради функцията му да придържа гика в такива ситуации. Лодката се накрени, загреба вода, гикът влезе във водата, а ние с Краси се втурнахме да рифоваме платната. Автопилотът претърпя леки поражения. Един незнайно как самовключил се вентилатор, който би трябвало да изсмуква дима от двигателното помещение, унищожи запасите от електричество и останахме само на ръчен GPS и ръчна УКВ-станция. Вятърът скъса и ахтерщага, който държи мачтата откъм кърмата. По конструкция обаче тя се държи основно от вантите, изнесени малко назад, така че това не създаде някакви особени проблеми при плаването. Особено първият му етап – до Азорските острови, показа, че много важна е предварителната всестранна подготовка за всичко, което може да се случи на море. През океана до Гибралтар, през Средиземно море, Проливната зона и в Черно море преходът имаше своите особености и емоции, но не затрудни съществено хората на борда. Моите три пресичания на Атлантика обаче ме убедиха, че моряците са особено племе, дариха ме с познанства и доказателства, че многото читави сред тях на брега са още по-читави в морето.

С рифовани платна, почти неуправляем, щормът ме влачеше към сблъсък с пътнически лайнер, който щормуваше – поддържаше се в позиция срещу вятъра и стоеше на едно място. Обясних по радиото, че не мога да избегна стълкновението, което пасажерът можеше и да не усети, но аз... Изглежда, са ме забелязали – сигурно най-малката отметка на техните радари. Корабът се премести малко напред и съгласно морските правила и традиция ми даде път. Интелигентна работа...

Това се случи при прекосяването на Атлантика през 1997 г. Чувахме се често с една голяма норвежка яхта – „Сий Даймънд", с която на паралелни курсове плавахме към Азорите. Една сутрин с техния вахтен се бяхме уговорили, след като се събуди екипажът, да ми дадат координатите на острова, към който се бях насочил. Ненадейно в разговора се намеси друг и почти ме изкомандва: „Шанс", не сменяй курса и скоростта!" След около половин час в мъглата зад мен изплава въглевоз (после се оказа под сингапурски флаг, с немски капитан), който ме изпревари на около кабелт от подветрената страна, направи поворот пред мен и точно когато кърмата му бе по носа ми, спуснаха от нея някакъв черен чувал, завързан с въже. Разбрах, че пратката е за мен. В нея се оказаха копия от лоцията на островите на архипелага, препоръчителни курсове, прогноза за времето, ябълки, портокали и един стек с ледена бира „Хайнекен"!...

Атлантикът ни срещна с една канадска яхта. Шкиперът ѝ, представил се за заварчик, ловеше риба, в изчакване лошото време напред по курса да му се размине. Аз му подарих някакви бидони, той с нещо ми услужи. Между шегите бях казал на „заварчика" да се отнася почтително към мен, защото все пак съм инженер, макар и химик. След няколко дни яхтите ни се оказаха почти една до друга в марината на порт Хорта на остров Файал от азорската група. На мачтата на канадеца се вееше фирменият флаг на машиностроителната му компания...

А иначе пристанището е световен яхтен „кръстопът". Стотиците яхти с особения мъжествено-романтичен труд и бит под ветрила се превръщат в територия, която премахва различията между нации, етноси, обществено и финансово положение, превръща екипажите им в приятели. В „Питърс бар" пък придобихме и приятелка – 72-годишната мис Валъри обикаляше в самотно плаване света с 12-метровата си яхта и по всичко изглеждаше, че не отстъпва на младите и опитни шкипери.

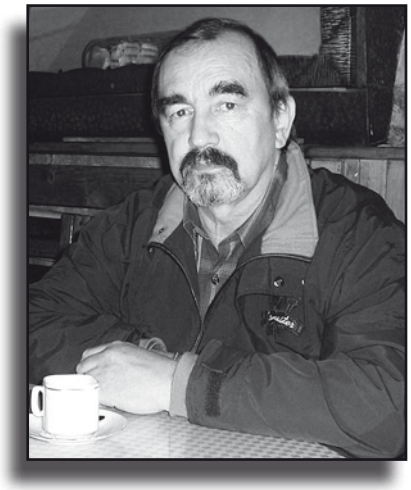
В океана моряци от десетки националности говорят универсалния за корабоплаването английски език, който звучи малко както „на стар арменец – българския". Моят арсенал от стандартни фрази ми стига, за да се справя във всяка ситуация. Понякога разговарям с кораби, на които не виждам името. Установявам контакт по радиото, като се обръщам към тях с едно „карго шип... карго шип", представям се и моля за това, което ми е най-необходимо – прогнозата за времето... Веднъж се получи малко

комична ситуация. След моето „карго шип" веднага ми отговори любезен и немногословен „абонат", помоли да изчакам и на изискания език на Шекспир даде пълна прогноза. Пожела щастливо плаване. Благодарих и тъкмо реших, че сеансът е приключил, чух последната му фраза, произнесена едва ли не с обида към неволната ми грешка: „И аз не съм никакъв карго шип, а боен кораб на Нейно Кралско Величество." Стана ми смешно, но се извиних с обяснението, че те са доста далеч от мен и не сам видял как изглеждат.

...Вече бях в Черно море, когато се чухме по телефона със съпругата ми. Тя помоли да се забавя един ден (военните от турската база в Инеада любезно и безплатно ме приютиха), защото Царево се готви за посрещането ми на 11 август, оглавено от стария-нов кмет Петко Арнаудов (едва ли е трупал популярност, защото сълзите му бяха съвсем истински). То ме впечатли с мащабите си и ме трогна с човещината си, върна ме 11 години назад, когато след финала на ОСТАР, влачен на буксир в залива на Нюпорт, заедно с другите, прекосили Атлантика в самотно плаване ветроходци, и аз, развял националния флаг, бях приветстван от стотици кораби, катери и яхти. На миля-две пред Царево в морето бяха излезли дузина яхти, които ме съпровождаха до заставането на пристанището. Сред множеството близки, приятели и съвсем случайни хора бяха и ветроходците от местния яхтклуб. Моето посрещане се превърна и в техен празник, показа им сбъдването на мечти, към които и те, убеден съм, се стремят...

Февруари 2008 г.

PS. От 16 юли 2008 г. Дачо Дачев е директор на Пристанище Царево.



РИБОПОВЦИТЕ СА ДВА ПЪТИ МОРЯЦИ

Капитан далечно плаване
ДЕЯН КОЛЕВ

Сигурно съм единствен капитан, който не казва, че детската му мечта е била да стане моряк. Дори не ми е идвала такава мисъл. Покрай офицерската служба на баща ми, роден в Разград, обиколил със семейството половин България, на шест години вече бях варненец. След елитния по онова време Техникум по електротехника смятах за естествено да кандидатствам във Висшия машинно-електротехнически институт – днес Технически университет. В курса обаче се учехме заедно с един братовчед, който упорито ме агитираше да постъпим в Морското училище с два много силни аргумента – „ще обиколим света и ще си купим по една кола". Тогава излизането зад граница за простосмъртните бе почти невероятно, а за автомобил, и да имаш пари, се чакаше с години. Стотни не ми достигнаха да стана механик, а предпочитах тази специалност, която след постигането на двете „морски" мечти щеше да ми даде по-големи възможности за реализация на брега. До брега обаче така и не стигнах. Завърших „Корабоводене за гражданския флот" през 1971 г. и до днес единствено с това се занимавам – да водя кораби.

От навършените наскоро 60 вече 36 години съм плавал общо на 26 кораба на девет корабособственици под флаговете на шест държави. По разпределение след училището попаднах в „Океанския риболов". На 15 негови кораба – десет траулера и пет транспортно-хладилни кораба, работих общо 20 години. Постъпих в предприятието седем години след създаването му през 1964 г. и го напуснах три години преди ликвидирането му през 1994 г. Цели три десетилетия с риболов практически в целия Световен океан се занимаваха екипажите на 30 траулера и пет транспортно-хладилни кораба. Затова тогава рибата струваше 60 – 80 стотинки килото, а сега цената ѝ задмина тази на свинското месо. Печалната съдба на „Океански риболов", която си е вид престъпление срещу обществото и срам за морска България,

всъщност доказва актуалната за годините на прехода максима, че няма нещо, което, колкото и умно да е измислено, колкото и добре да функционира, колкото и полза да носи, да не може да бъде съсипано.

Първата ми професионална крачка бе трети помощник-капитан на ОРТ (океански риболовен траулер) „Баклан" с капитан Милчо Ташев. Старши помощник беше един руснак с фамилия Червоний и прякор „морското куче", който учеше всички ни на занаята и имаше усет към рибата и работата с трала. Но пък неговият приемник рядко знаеше къде се намира и какво прави траулерът, а вахтата му фактически носеше четвъртият помощник, чиято правоспособност почиваше на някакви курсове... За шест години в риболова изкачих всички стъпала на мостика и на 30-годишна възраст вече бях капитан-директор на ОРТ „Бекас".

Траулерът е сложно техническо „съоръжение", което не само осигурява навигационната безопасност при прехода между две точки, но извършва и производствена дейност. В този смисъл той е по-присъщ на промишлеността като производствена единица, отколкото на транспорта като кораб. За шестмесечен рейс на кораба се „спускаше" план за печалбата от около пет-седем милиона лева. Планът изкарвахме в Северния и Южния Атлантик, Тихия и Индийския океан, Баренцово, Северно, Норвежко море, въобще във всяка точка по света. Тогава работехме под едно общо командване със съветската риболовна флотилия. Понякога в един район се събираха над 150 траулера. Ако стотина бяха общо руски и български (около десетина), останалите бяха от всички други националности, взети заедно. В това корабно „кълбо" и при гъста мъгла, слушайки се на различни канали, плавайки по препоръчаните от флагмана курсове, нашите кораби не са допуснали нито едно стълкновение. До въвеждането на 200-милната икономическа зона ловяхме чудесна океанска скумрия на 10 – 12 мили пред Ню Йорк и Лонг Айлънд.

Главните „риболовци" на траулерите са щурманите. На мостика се носи 12-часова вахта от по двама щурмани – ватхеният се занимава с риболова – намира рибата с прибора (ехолот), командва спускането и обирането на трала, контролира какво влиза в него с друг ехолот, а подвахтеният осигурява навигационната безопасност. Екипажът на траулера – общо около 80 души, освен „класическата" му част, има още трална (10 – 12 души) и технологична (още около 40 души) команда. Рибният цех може да обработва на ден по 100 тона риба. Хладилната инсталация може да замразява по 55 – 60 тона, а останалият улов се превръща в рибно брашно (шест тона риба дават тон брашно). Капацитетът на траулерите в зависимост от типа им е от 550 до 700 тона общо в трюмове и хладилни камери. При запълването им продукцията се претоварваше на хладилен кораб („майката"), без значение руски (в това число и на баржи) или български – накрая сметките винаги излизаха точни. Руски танкери зареждаха с гориво нашите кораби на море на бакщоф или на ход. Несправедливо бе пренебрежителното отношение

към хората от риболова. Те са „два пъти" моряци – без пристанища, с непрекъснат производствен процес, във всяка точка и при всякакви хидрометеорологични условия, разчитат само на себе си. И днес ми се чудят защо не ползвам влекачи. Но пък правя икономии на компанията.

За две десетилетия в българския риболов имам само едно „отсъствие" за година и половина – направих два контракта като капитан на малък риболовен траулер на несъществуваща след това компания с английско, българско и нигерийско участие. В обстановка на съревнование, икономии, насрещни планове и рекорди, характерни за тогавашното време, имам и своята лична гордост. Като капитан на ОРТ „Аурелия" през 1978 г. с еднократно спускане на трала достигнахме уловени и изтеглени на палубата 100 тона риба. Тралмайсторът Иван бе измислил нещо като втора „торба" на трала. Минахме веднъж през пасажа, който и не усети, че намаля с няколко десетки тона. Старпомът предложи: „Кептън, нека да минем още веднъж." Направихме поворот, напълнихме още толкова. Тралмайсторът се обади: „Хайде сега да минем трети път и заради мен." Изкомандвах нов поворот, въпреки че имаше опасност тралът да се скъса и да си замине заедно с рибата. Изтеглянето му беше цяла битка. Няма такава лебедка, която да вдигне 100 тона. Малко по малко – справихме се...

В нашия флот траулерите бяха чисто нови, от четири типа – два немски – „Тропик" и „Атлантик", един полски – Б-14, и един руски – БМРТ. Те са дълги около 88 и широки 12 метра, имат водоизместимост 2 700 – 3 000 тона. Петте бази, николаевска постройка, имаха водоизместимост по 3 700 тона… Ловяхме риба по лиценз в икономическата зона на Аржентина, когато радистът се разболя от жълтеница, а ръководството реши да го сваля на брега. Закъснявах за високата вода, за да вляза в малкия порт Санта Круз, който е разположен на река, и вместо през югоизточния вход, от който ме деляха още 12 – 13 мили, минах за по-направо през източния, неовехован и с много плитчини вход. Още време загубихме, докато радистът се прехвърли на лодката на агента. Най-разумно бе да изчакам на котва следващата висока вода след 12 часа. Но щях да изпусна много тонове риба за плана и пари за екипажа. Рискувах втори път – и да изляза по опасния начин. На радара давах пеленги и дистанции, старпомът на ехолота следеше дълбочините. Изведнъж вместо метри докладва: „Дъното залепна", т.е. морето „свърши". В следващите четири-пет минути, докато дойде дълбоката вода, очаквах тласък, който щеше да извести за засядането. То се размина... Такава е капитанската участ. Направи ли добро – то е за екипажа, сгафи ли – сам си носи последствията.

След толкова капитански години в риболова направих един контракт в Параходство БМФ на моторен кораб „Витоша", но като старпом – приех този компромис, защото все пак идвах от „чужда" компания. Но когато втори път се оказа, че в момента няма свободно място за капитан, много бързо си го намерих под чужд флаг. Трима чужди и двама български корабособствени-

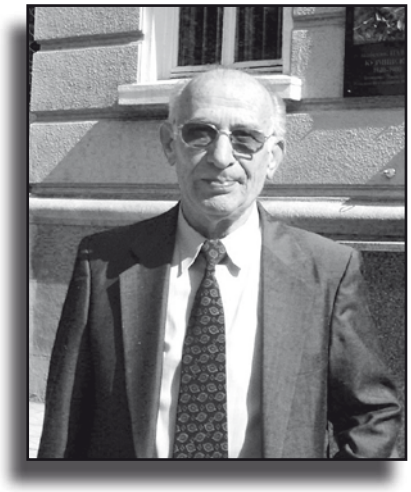
ци ми доверяваха корабите си, последните шест години – кораб, опериран от „Варна шипинг енд трейдинг". Моторен кораб „European", норвежка постройка, приех в Лисабон. Смяната на флага стана на 24 октомври 2001 г. Дотогава корабът е имал трима други собственици и бе експлоатиран само от европейци – норвежци, французи и последно – от португалци. От 11 ноември в ТЕРЕМ Кораборемонтен завод „Флотски арсенал" започна отстраняването на забележките, констатирани от Бюро Веритас в Лисабон, след което бълкерът натовари първата сода от Пристанище Варна-запад за Испания.

В зимно време карахме барит от Бургас за Ротердам. Един от шестте кадети на борда „дръпна Дявола за опашката". Момчето каза: „Ще ни свърши стажът, а още не сме видели лошо море". На другия ден жесток щорм ни застигна посред Бискайския залив. Моряците познават типичния му нрав, особено през зимата, но и за мен ситуацията се оказа сложна. „European" плаваше като подводница сред огромни вълни. Изкачваше ги мъчително под ъгъл от 45 градуса и се ровеше отново надолу във водата. На мостика бяха винаги по двама щурмани, рулевите се сменяха през два часа. И така – три дни. В Английския канал огледахме кораба – беше се справил „желязно" с щорма. Само малко вода – около педя, бе проникнала в първи хамбар. Осушихме го и предадохме товара без забележки... Аналогична, но много по-лека ситуация имах с „Katya Z" в същия район, но преди ледената „одисея" на кораба през февруари 2006 г. в Азовско море.

За 60-ия си рожден ден получих знак на признание от компанията, но се замислих колко ли аз – „случайният" моряк, ще плавам още? Сигурно докато съм здрав. Защото морето е особен наркотик, който неусетно те обвързва, подчинява, дори обрича завинаги. Изведнъж усещаш, че не можеш без него. Въпреки рисковете, които то ти предлага, въпреки огромната отговорност за екипажа, кораба и товара, въпреки „недемократичното" неравнопоставено отношение на държавата към моряците под чужд флаг. То ги кара да се чувстват „втора категория" чрез категорията за пенсиониране, чрез безумното данъчно посегателство върху доходите им и т.н....

Живея на 12-ия етаж във варненския квартал „Чайка". Остъклената ми веранда е като мостик. В отпуск всеки ден гледам залива, корабите... уж съм вкъщи, а ме влече натам. Семейството е привикнало. От години имаме собствена система за комуникация, когато плавам в залива. Свързвам се със съпругата и дъщерята по мобилните телефони. Те виждат кораба ми, който отплава или се завръща в пристанището, аз виждам своя брегови мостик на последния етаж на блока. За да се убедим взаимно, че се виждаме, те запалват осветлението на верандата, а аз „примигвам" в отговор с палубното осветление. Всъщност по-важно от това да се виждаме е какво чувстваме...

Февруари 2008 г.



ГОРДЕЯ СЕ С УЧИПИЩЕТО И ФЛОТА

Чл.-кор. проф. д-р инж.
капитан-лейтенант от резерва
ДИМИТЪР БУЧКОВ

Много причини мотивираха първоначалното ми решение да постъпя в Морското училище. Роден на река – в Силистра, като повечето младежи и аз в резултат на книгите и филмите харесвах морската професия. Минавало ми е през съзнанието да свържа живота си с корабоплаването. Това ми увлечение обаче имаше сериозен конкурент – техниката. През 1942 г. в София за пръв път видях трамвай. Много трябва да ме е впечатлил, защото веднага щом се върнах, в час по ръчен труд направих един картонен модел, който ходеше по изложби и още пазя някъде вкъщи. Та влечението ми към техниката въобще ме „вкара" в Държавната политехника по специалност „Електроинженерство". Вече бях завършил втори курс с отличен успех, а светът пет години след края на Втората световна война бе все така настръхнал, друга война се водеше в Корея, огнищата на напрежение по света се увеличаваха. Необходими бяха офицерски кадри за отбраната. В Морското училище по желание продължих образованието си в навигационния отдел с първия тъй наречен „студентски випуск". Нещо повече, в курса бях сред главните инициатори, които агитираха колегите си да станат морски офицери. Очевидно в контекста на тогавашната държавна необходимост се бе събудило и младежкото ми влечение към морето. Не бе случайно, че избрах командния отдел. Виждах се командир на кораб, какъвто и станах след училището.

Първият студентски випуск бяхме около 130 души в ротата. Приеха ни в училището малко преди новата година. Карахме твърде мразовито новобранство в района на Осми полк. С едни старички шинели и с барети правихме два похода до Франгата. На първото свиждане майка ми ме видя с обелени от студа нос и уши. Ротният Стриков бе твърде рязък и взискателен, но ми се размина с няколко извънредни дневалства за дребни про-

пуски. По онова време много се държеше на дисциплината, на морската и физическата подготовка. Интересни ми бяха астрономията, навигацията, науките, свързани с оръжията и военноморската тактика, морската практика и спортове.

През 1950 г. бе създаден дивизион от 12 торпедни катери (проект „ТМ-200"), базиран във Варна. Когато през 1952 г. аз завърших Морското училище, той бе в развитие. Като отличник на випуска имах право да избирам длъжност. Предпочетох корабната служба. Защо бях постъпил в навигационния отдел? Назначиха ме за командир на торпеден катер в дивизиона във Варна. След това бях командир на звено от два катера, както и командир на отряд от шест катера. Освен курсовите задачи, които сдавахме някъде до пролетта, обикновено есен се включвахме в учения на Варшавския договор, завършващи с десанти край Созопол. Е, когато понякога не можехме да се срещнем в „точка рандеву" с румънските и съветските катери, нарушавахме светомаскировката и включвахме всички светлини, но това са си флотски работи.

Като млад командир на катер след някакъв рейд под Каварна на връщане към Варна падна гъста мъгла. Бях със звеното, което трябваше да прибера в пристанището. Видимостта бе само няколко метра, плавахме само по компас. На носа двама матроси с лота мереха дълбочините. По тях и картата се ориентирахме накъде да се движим. „Преден", „Стоп", замер и отново, и отново... После се ориентирахме по звука от фара. Беше невероятно преживяване.

За цялата си офицерска служба имам само едно „мъмрене". Бях командир на една гребна лодка, която в някакво състезание щеше да защитава честта на дивизиона. Организацията бе толкова слаба, че аз реших да напусна състезанието. Голям шум се вдигна и си отнесох наказанието. През лятото се пребазирахме в Созопол и оттам излизахме за различни учения в морето. В южното полузатворено градче бяхме само моряците и „гърците", с които на брега пред консервеното предприятие правехме различни спортни състезания. Казиното бе важна брегова „цел". И в морето, и на брега капитан I ранг Илия Площаков бе сърцат и уважаван командир на дивизиона.

Връзките ми с ВМС не се прекъснаха и след като по собствено желание се демобилизирах през 1956 г. Най-голямото премеждие преживях по време на запас. През 70-те години ме викаха четири пъти – ежегодно. Катерите, на които бях служил, бяха вече бракувани, следващите – „комсомолците", бяха консервирани, а в строя бяха големи и модерни торпедни катери. По време на мащабните военноморски учения запасняците разконсервирахме „осите", изпълнявахме задачите на море и отново ги консервирахме. По онова време вече бях капитан-лейтенант и дивизионен миньор. В едно „варшавско" учение излязохме след обяд и се върнахме на втория ден в много лошо море. Така ни блъскаха вълните, че имах чувството, че

катерът, който не бе плавал години, ще се разцепи. А ние сновяхме из морето, играейки своята „война". Такива ситуации, особено като завършат благополучно, те карат да се замислиш за стойността на човешкия живот и величието на стихията, за дълга, за честта на пагона и за риска, който поема даден началник. Изобщо част от младостта ми остана във флота...

В никакъв случай не смятам за изгубени двете години в Морското училище и още четири – на бойните кораби. Студентският живот е по-свободен, стягаш се, като дойде сесията. Годините в училището ме научиха на организираност и самодисциплина, на колективизъм. Морските науки са друг поглед към света. Службата в училището и военния флот, морето като специфична професионална среда формират морални и волеви качества. Най-ценното в офицерската ми кариера бе опитът за работа с хората, който дълги години след това „експлоатирах" на различни административни длъжности. Във флота вървях нагоре по йерархията, получавах следващи звания и длъжности, когато се оказа, че Женевските съкращения трябва да редуцират офицерския корпус. Сигурно съм разочаровал началниците, особено командира на дивизиона капитан I ранг Асен Николов, който надничаше в успешното ми бъдеще, и съм помогнал на някой колега да остане на служба, решавайки доброволно да се върна към науката и техниката. Но за училището и ВМС не съжалявам. Напротив – гордея се.

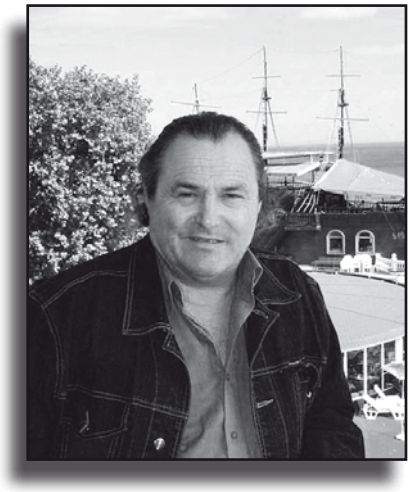
Вече бях се примирил, че преподавателско-научната ми столична реализация окончателно ме е разделила от морето – основах и десет години ръководих Научноизследователска лаборатория „Електрофизични технологии за термична обработка на металите", а във Висшия машинно-електротехнически институт (днес Технически университет) – София, изминах последователно цялата научна и административна стълбица от асистент до ректор два мандата (1983 – 1986 и 1989 – 1992 г.) Оказа се обаче, че в качествата ми на председател на Съвета за висше образование и на Агенцията за оценяване и акредитация и аз – възпитаникът на Морското училище, имам шанса и отговорността да направя нещо малко за него, както то преди много години бе направило много за мен.

Помня един случай от средата на 90-те години на миналия век, в разгара на процеса за признаване и акредитация на висшите училища в България. Бях довел ръководното тяло на Агенцията за оценяване и акредитация във Варна, където на среща с ректорите на всички ВУЗ-ове от морския град на територията на Икономическия университет си изясняхме принципи, критерии и механизъм на предстоящия сложен процес. Разбира се, всеки ректор защитаваше своя университет, а като че ли колегията се съмняваше в „академизма" на Морското училище. Чуваха се реплики, че обучението в него има повече практически, а не научен характер, какъвто нямало и корабоводенето. Някой се „учуди" как може да се хабилитира един преподавател, да речем, по науката „Морска практика".

Ректорът, т.е. началникът на училището, разпалено и напористо, да не кажа по-силна дума, защитаваше каузата на морската алма матер. Накрая заключи, че е безсмислено да спори с хора, които хал-хабер си нямат от навигация, още по-малко от морска практика. Пред всички казах само, че единствен аз имам малко „хабер" от тази материя, и пожелах след дискусията да се срещнем отделно с капитан I ранг Михаил Йонов. Казах му, че съм завършил училището, че във флота съм служил само на командирско-навигационни длъжности и трябва заедно, независимо от тяхната специфика, а може би именно поради нея, да отстояваме важното място на морското образование и наука в съвременния свят. Бяхме единомишленици и приятели…

Малко е да кажа, че съм удовлетворен или горд с тази висока награда – „доктор хонорис кауза" на ВВМУ „Н. Й. Вапцаров". Още повече че я получих в апогея на тържествата, посветени на 125-годишнината от създаването на училището през месец май тази година. Разгледах училището, имах честта да открия новосъздадения му кариерен център, чувствах се сред приятели. На самата церемония по награждаването стотици хора видяха колко бях развълнуван – повече, отколкото преди година, когато получих почетното звание „доктор хонорис кауза" на Техническия университет – София, с който е свързана преобладаващата част от професионалната ми реализация, на който два пъти съм бил ректор. Главната причина е в емоционалната сфера – с Морското училище са свързани младежките ми години с техните интересни, силни и трайни преживявания. От друга страна, за човек с моята биография е твърде важно, че признанието идва от първото техническо училище в страната. Радва ме, че то посрещна достойно своя юбилей, след като оцеля, доби национално и международно признание и има добри перспективи в бъдещето.

Юли 2006 г.



РИСКЪТ Е ЗАДЪЛЖИТЕЛЕН

Капитан II ранг от резерва
ДИМИТЪР ДИМИТРОВ –
управител на „Сириус – 49” ЕООД

Аз в младежките си години през летата съм се мотал по черноморските курорти да видя „как живеят хората”. Добре си живееха. Но не бях и мечтал сред време да се потопя в тази туристическа „промишленост”, още по-малко след няколко десетилетия да създам четиризвездния красавец „Sirius Beach” в курортния комплекс „Св. св. Константин и Елена”, луксозния ваканционен комплекс „South Beach” в Царево, както и „Sirius Residence” – една класическа и изискана резиденция край Варна. За 15 години в бранша той няма с какво да ме изненада. Знам хотелите – приватизирани, строени, купувани, продавани, наемани. Познавам много от собствениците – явни професионалисти, тайно подвластни, подставени лица, наивни ентусиасти – всякакви. Аз обаче изненадвам бранша – няма друг в него от моя „калибър”, който да е завършил Морското училище, да е служил във военния флот, да е създал и да управлява всичко сам, без външни зависимости и интереси. Това потвърждава максимата, че нашето училище произвежда „дялани камъни”, способни да превърнат живота си в риск… и да успяват.

Роден съм в Айтос, само на 30 километра от морето, но преди да го видя, преди още да тръгна на училище, вече бягах след овцете под зоркия поглед на дядо ми. Отрудените ми родители бяха доволни, че поотраснал, работех всяко лято, за да си изкарвам парите за някоя дрешка или за велосипед. Неусетно у мен се пробуди онова момченце, което в моряшкото си костюмче ме гледаше щастливо от семейния албум. Това, че морето не беше близо, правеше честото общуване с него още по-приятно. Паралелно се захванах с акробатиката. Тогава дори не подозирах, че от един смел спорт след доста години тя ще се превърне в житейска съставляваща. В

Морското училище влязох с резервите, но завърших с добър успех по специалност „Корабоводене за ВМС".

Първата ми длъжност във флота бе командир на минно-трална бойна част на миночистач във Военноморска база Варна. После смених специалността, поделенията, неусетно изминаха 17 години под пагон. Най-достойни и значими за мен ще останат годините в онова суперсекретно тогава поделение, чиито представители днес, наричани „тюлени", от празник на празник, все по-рядко, показват какво умеят. Мъжество, риск и другарство бяха трите неща, които свързваха в някакво необяснимо братство мъжете на земята, под купола на парашута и в подводното безмълвие. От този период и досега ми останаха интересни спомени и чудесни приятели.

По едно време нещата в семейството ми започнаха да скърцат. На началниците не им хареса начинът, по който реших да подредя личния си живот. Навързаха се и служебни претенции, а аз самият виждах за себе си по-достойно служебно бъдеще от това, което кадровиците ми чертаеха. С една дума, през есента на 1988 г. си подадох рапорта за напускане. Това бе една от най-рискованите крачки в живота ми. През следващата година бях в тъй нареченото „разпореждане". По цели нощи превъртах в главата си стотици идеи, а бях загубил почти всичко – нямах семейство, дом, работа, пари – чиновниците половин година ми смятаха пенсията. Баща ми финансира развода, а приятел ме приюти на вилата си с един сак дрехи. Истинските приятели нямаха възможност да ми помогнат, а тези, които имаха – не се оказаха истински. Бях стигнал до дъното. Може би наистина трябва да се стигне дотам, за да може отново да се оттласнеш към повърхността.

Бях решил да отида в Канада, за да плавам на рибарските ѝ кораби. По средата на курса по английски език в Морското училище, в който се записах с тази цел и благодарение на жеста на контраадмирал Румен Попов, узнах, че Военноморска база Варна продава част от старите си и негодни кораби. Наредих се на опашката, подкрепен от приятел – банкер, който повярва, че с едно старо корито може да се подкара нов бизнес. Бях си харесал торпедната гемия – все пак имаше ход 12 възла, но банкерът бе твърдо против да дава пари за нещо, което може да потъне в морето.

После се роди идеята за кораб-ресторант. За него подходяща бе изтърбушената отвсякъде, захвърлена от две години размагнитваща баржа, в чийто акт за бракуване се предвиждаше коритото да се трансформира в дърва за огрев. Обявената цена бе 25 хиляди лева. Публична тайна бе, че бяхме приятели с министерския син, който тогава бе заместник-командир на базата и ръководеше продажбите. Та да не ни одумват хората, той вдигна цената на 30 хиляди лева – като за приятел. Тогава нямах нито лев. Търговска банка „Биохим" застана зад мен. Получих заем, за да платя кораба, плюс още два транша по 70 хиляди лева за реконструкция, техника, оборудване и всичко необходимо, за да превърна кораба в ресторант. Заложих го като гаранция,

разходите отчитах с фактури. Е, минах и през няколко дела, за да докажа, че не съм камила, но това е друга тема ...

Придобивката бе основно ремонтирана за моя сметка в работилницата на базата в продължение на около шест месеца. През този период бяха изградени всички системи – водоснабдяване и канализация, отопление, оборудване, техника, мебелировка. Качихме кораба на хелинга, където бе докуван и боядисан. Половин година търсих място по брега. Министерството на отбраната ми съдейства, като реши да повиши атрактивността на базата си в курортния комплекс „Св. св. Константин и Елена" с установяването на един рибарски ресторант. Инфлацията, която в началото на 90-те години съсипа българите, на мен реално ми помогна. Вече бях изразходвал заемите за грандиозния си проект, когато цените се повишиха многократно. Продадох почти всичко, предвидено за бъдещия ресторант, върнах заемите и останах на повърхността.

С помощта на една специално създадена желязна платформа плаващият кран „Атлас" взе 70-тонния вече кораб от хелинга, закара го по море до най-близката (около километър) буна в комплекса, натовари го на две теглени от мощен влекач 11-метрови платформи с общо 48 хидравлично управляеми колела, които го доставиха в района. Един кран „Круп", осигурен чак от Девня, постави бъдещия „Сириус" на предварително подготвения фундамент, ориентиран точно по направление север-юг. Ток, вода и канализация, които вече бяха подведени от брега, с едно допълнително съоръжение бяха свързани със съответните корабни системи сравнително лесно. Почти никой не вярваше, че транспортирането и монтирането на кораба ще приключи успешно. Най-често ми предсказваха обръщане по пътя. Така или иначе „Сириус" залепна на мястото си и ресторантът тръгна.

По-късно с Министерството на отбраната договорихме да заменя 591 квадратни метра „военна" земя на брега на морето срещу два пъти по-голям терен в регулация и собствения си апартамент. Вложих още около 300 хиляди лева за едно необходимо брегоукрепване. След тези операции заживях на кораба, но със спокойствието, че съм собственик на земята около него. Годината бе 1994-а. След две години реконструирах отново кораба по подобие на истински фрегат, плавал в английския флот през XVII век.

От откриването му на 24 май 1991 г., когато направи първия оборот от две хиляди лева, корабът-ресторант не е спирал да работи нито ден. Той е дълъг 25, широк – седем и висок с мачтите – 13 метра, има три търговски зали с 80 зимни места и още 70 на лятната палуба. От чужденците като че ли италианците най-много харесват кухнята. Дълъг е списъкът на именитите посетители – президент, председател на Народно събрание, премиери, министри, посланици, делегации на Министерството на отбраната. Един бивш финансов министър ме обяви за „цар на рибите". Върнах му рестото с „цар на данъците". Група чужденци преди години, за разлика от нас, раз-

позна Симеон Сакскобургготски в компанията на д-р Александър Чирков. „Черноморските тюлени" и други военни моряци са сред честите ми гости. Не знам дали бе зевзек или завистник този, който на всеослушание ме попита колко съм платил, за да бъде „Сириус" обявен за гурме-ресторант за рибено меню № 1 по Черноморието в класацията на списание „Ева" за 2009 г.

…Годините на промените се нижеха. Бизнесът потръгна. Когато приватизацията дойде и по морето, вече се чувствах стабилен да купя и един хотел. Нещата не се получиха. Обаче се отдаде възможност да си закупя още четири декара земя, при това в съседство с тази, която вече притежавах. Единствен начин да имам хотел бе да го построя. Естествено, на брега на морето. Но ...

Преди половин век брегът е бил на около 30 метра по-навътре в морето. Всяка година то е вземало по половин метър от плажовата ивица. Водата бе дошла до една стара стена и бе започнала да я подкопава. Опитите да се укрепва брегът с буни и бетон са грозни и неуспешни. С помощта на специалисти избрахме друг подход. Изследванията на доцент Савов показаха, че североизточният вятър образува течения, които размиват, отнемат брега. Идеята бе да се създаде от брега към морето подводен изкуствен риф, който да пречупва вълните в тяхната основа, да убива силата им и достигайки до брега, да не могат да го ерозират. В същото време рифът от естествен камък се явява добър „капан" за пясъка, който при южен вятър вълните все пак вкарват в този район, а той повече не може да излезе. Проектът е защитен на международен симпозиум в Холандия и е учудил учените, че по частен път в България е възстановен един погълнат от морето плаж. Освен всичко друго, около 100-метровият риф е под водата и дори не нарушава красотата на морския пейзаж. Скалната маса взех от строящите се в комплекса много нови хотели. Шест машини – багери, булдозери, фадроми, работиха на смени около три месеца. Личният ми интерес – пред хотела ми да има плаж, задоволява една много по-важна обществена и държавна потребност – страната ни да има подходяща за туристически бизнес плажова ивица. Мисля, че примерът ми е заразителен и за съседите по брега.

Около четири-пет години мислех, пресмятах, обсъждах и спорех с архитекти и дизайнери какъв да бъде хотелът. Получи се това, което искам – шестетажна полуелипса и два етажа под земята с 12 000 квадратни метра площ; атриум с диаметър 15 метра; скай бар на последния етаж със стъклен покрив; външен и вътрешен басейн; изнесен от основното тяло ресторант, който едновременно е и топла връзка към кораб „Сириус"; от 150 стаи (300 легла) 140 гледат към морето, а осите им са над четири и половина метра. Всичко – от разположението на хотела, гледката, цветовата гама, до това, че от два изхода се стъпва направо на пясъка, е подчинено на връзката с морето. Само един тенис корт ме дели от максималните пет звезди – поло-

вин не ми достига. Основното тяло е на площ 1 000 квадратни метра, има и допълнително тяло на два етажа. Архитектите Николай Пърпов и Георги Митрев си свършиха перфектно работата. „Планекс" прояви героизъм, като построи комплекса за шест месеца. С оборудването се занимаваше екип, който ръководих аз. В инвеститорския контрол участваха 10 души. Над 60 фирми бяха ангажирани в създаването на хотела, а в конкурсите участваха повече от 200. За дадена работа бе избирана най-добрата от петшест оферти.

През 2003 г. стойността на хотела бе пет милиона евро. Довършителните работи глътнаха още един милион. Отказах се да довърша само басейна с прозрачно дъно на шестия етаж. Първите два сезона запълняемостта бе около 93%. При 300 легла съм имал по 420 гости заради децата. Нямах никакъв проблем с капацитета на комплекса. Това е свързано с механизма на инвестирането. Част от средствата са мои, друга – заем от банка, трета – на сериозен, четвърти по големина, с 35-годишна история немски туроператор – „Алтурс". Това не са много пари, но те осигуряват много туристи, съгласно подновявания договор при ежегодно определяне на цената на почивката. Българи са не повече от 10 – 15% от гостите на хотела.

Имах амбицията всяка година да пускам по един нов хотел. През периода 2004 – 2005 г. в бурното хотелско строителство се намесиха и чужди фондове. С английския „Черноморски имоти" ме свърза наш сънародник от лондонското Сити. Договорихме формулата – срещу инвестицията си фондът получава една трета от капацитета, другите две трети експлоатираме заедно във времето напред, докато се покрие дългът. Луксозният ваканционен комплекс „South Beach" на 30 метра от морето в Царево стартира през 2005 г. Той се състои от три сгради, има общо 160 апартамента с площ от 50 до 150 кв. м, два ресторанта, два басейна, два бара, SPA-център, високо ниво на денонощно обслужване и сигурност. За пълноценна семейна почивка комплексът е предпочитан от чехи, поляци, унгарци, сърби, румънци. Около 30% от гостите са българи.

„Sirius Residence", построена на четири етажа през 2008 г. в местността Манастирски рид над курортния комплекс „Св. св. Константин и Елена", има 10 апартамента с панорамна гледка към морето. В зоната на резиденцията са басейни, джакузи, градина, винарна, гаражи. Заедно с резиденцията общата разгъната използваема площ на всичките пет сгради, управлявани от фирмата ми „Сириус – 49" ЕООД, достигна 35 000 кв. м. Започнало е строителството на още една сграда, бъдещи проекти ще се реализират на други два закупени вече терена във вътрешността на страната.

…В туризма кризата дойде малко по-късно, но дори в „долна мъртва точка" – 2009 и 2010 г., „Sirius Beach" не е спирал и през зимата. Ако в

сезона общо са заети 185 души, от които около 40 са ръководни кадри, то „топлият резерв" не е падал под 67 души. При запълняемост около 10% това носи около 200 хиляди лева загуба. Понасям я, защото трудно се намират кадри, а и неработещ хотел тръгва бавно. Цените паднаха с около 30% и включиха в себе си всички екстри, досега калкулирани отделно от пакета. Никой миналата година, когато продавахме ниско продукта си за това лято, не можеше да знае, че събитията в Африка ще увеличат туристическия поток към България.

По-страшна от кризата обаче е бюрокрацията, а двете заедно са ми „замразили" няколко проекта. В Пампорово закупени 9 декара и в Жеравна още 20 декара очакват върху тях да се развие база, която да показва на „морските" туристи и друга България. Ако не бяха бюрократичните „иглени уши", през които се провирам още от 1993 г., досега в центъра на Варна щеше да има луксозен и модерен хотел, какъвто градът ни заслужава.

Имаме си и друга нашенска „криза". Назначавам млад, перспективен кадър от бранша за комплексен управител, давам му 2000 лева заплата, набор от екстри, доверие и свобода на действие. Той обаче я проявява в другата посока – само за сезона успява да „щипне" неколкостотин хиляди лева чрез компютърни измами, които пък са невъзможни без съучастието на още поне пет души от екипа. Дисциплинарно уволнение, прокурор, следствие… дори вече не се интересувам от криволиците на делото. Но „парен каша духа", назначих системен администратор след шестгодишен стаж на колайдера в Церн.

Годините ме убедиха, че в хотелиерството най-важното са маркетинг и мениджмънт, в който пък гъвкавостта и контролът са задължителни. Камерите и другите технически средства са безпристрастен критерий за доверието. Преди години „на входа" на армията, като разбрал, че кандидатът е бил три години барман при мен, един от комисията се пошегувал: „Що ти е казарма бе, момче? Ти си я изкарал при морския офицер!"

Бил съм по известните световни курорти, за да правя сравнение, да черпя опит. Няма да стигнем Карибите, но Сен Тропе не е по-добър от нашите качествени курорти. С природата, климата и базата си сме чудесна дестинация. Да не говорим за привлекателните цени. Имаме си кусури, мъчи ни кризата, но съм оптимист. В моите хотели сезонът е от април до октомври, запълняемостта е около 85%. Мисля, че не е важно колко хотела имаш, а какви са, гледат ли към морето, предлагат ли качествена услуга, представят ли България по най-добрия начин. При мен почти 80% от туристите са идвали два и повече пъти, има и такива, които идват по два пъти на година – в началото и в края на сезона. Само германец може да сметне, че две ниски цени общо са по-добри от една висока, защото почивката е два пъти

по-дълга. А и цената като че ли не е най-важното. По-важно е какво получаваш срещу нея. Радват ме анкетите на туроператорите, с които работя – преобладаващите мнения са положителни.

За просперитета на бизнеса много разчитам на персонала. По-голямата част са млади хора. Е, има и някои по-зрели специалисти, сред които аз почти съм най-възрастният. Над мен е само доайенът Колю Демирев, с когото работим вече 20 години, още от ресторант „Сириус". Голямото удовлетворение на частния бизнес се състои в това, разумно да рискуваш и да успяваш. В живота ми морето е преобладаващо – детството, Морското училище, службата във флота, корабът-ресторант, хотелите на брега, приятелите – всичко ме свързва с онази красива, страшна и романтична стихия, в чийто бизнес-аналог, който рискува, може и да успее, но който не рискува, задължително се дави…

Август 2011 г.

ПОСЛЕДНИЯТ ПЕТЪК



Вицеадмирал от резерва
ДИМИТЪР ПАВЛОВ

Вроднинския фарватер преди мен има един адмирал, а след мен – още един. Професионалната съдба и на трима ни е свързана с Първия флотски (тогава противолодъчен, днес патрулен) дивизион от Военноморска база Варна. Отнасям се с уважение и благодарност към този сравнително голям времеви отрязък, който имаше своята закономерна предистория и сам по себе си бе предпоставка за следващите длъжности, които ми бяха доверявани, чак до министър на отбраната.

От семейния албум ме гледа едно чисто голо хлапе, което прелива от щастие, че една от първите му снимки, нагазило в прибоя, е на фона на морето, което щеше след много години да се превърне в професия. Бях вече в отделенията, когато тогавашният все още капитан I ранг Иван Добрев бе оставил у дома една руска книжка за нахимовците. Може би тя отключи у мен едно желание, на което се противопоставиха родителите. Те знаеха, че ще му дойде време и на Морското училище, но не одобряваха тази детска казарма.

Строгата дисциплина, караулите, здравото учене изобщо не ми тежаха, защото Нахимовското училище имаше и своите романтични екстри – красива униформа, занятия по различни морски дисциплини, летни лагери и състезания по гребане. Голяма гордост бе, че веднъж нашата по-малка и остра „нахимовска" лодка победи шесторката на Морското училище, а баскетболният отбор бе първенец сред училищата в града. След разформироването по-малките курсове избраха къде да продължат да се учат, а випускният ни курс бе изкомандван кратко: „Надясно! Ходом марш!" Разбира се, към Морското училище.

През 50-те години то подготвяше кадри само за ВМС. Аз не съм се и виждал друг освен морски офицер, и то – корабоводител. Класното ни от-

деление имаше най-ниска дисциплина и най-висок успех. Аз бях средностатистически курсант, опознал караулната служба и от двете страни – и като часови, и като арестант – първия път за обаждане от строя. И аз съм се взирал вечер към кулата на училището, от която примигването на червената петолъчка трябваше спешно да позове всички, прескочили оградата. За първи път вече като випускници вместо барети получихме фуражки. Колкото ни обучаваше за морето, още толкова училището ни поучаваше за живота...

Първата ми флотска длъжност бе помощник-командир на флагманския (№ 101) на балчишкия дивизион кораб ОД – „охотник деревянный". „Дървеният ловец" – една плаваща бензинова бомба, бе бивш торпеден катер със свалени торпедни апарати, но въоръжен с подводни бомби и спускаема хидроакустическа станция. Двигателите „Пакард" издаваха такъв шум, че когато плавахме за Варна, в пристанището първо ни чуваха, а после ни виждаха, защото бяхме още пред Евксиноград. В каютата главата ми бе на сантиметри от преградата с машинното отделение, но това не ми пречеше да поспя някой час между вахтите. След година вече бях в Първи дивизион противолодъчни кораби щурман на БО – „большой охотник". Големият преследвач на подводници имаше жестоко взискателен командир.

Попаднах в групата офицери, изпратени в Баку на курс за командири на ракетни катери, каквито флотът ни предстоеше да получи. До абсолютно секретната и най-добра в света през 1961 г. противокорабна ракета П-15 се влизаше след три пропускателни точки, решетки и завеси. Усвоявахме я толкова задълбочено, че наш колега изуми преподавателите, като предложи усъвършенстване на самонасочването ѝ. Във Владивосток се срещнахме с отрупания със звания и награди главен конструктор на ракетата, в Тихия океан участвахме в практически стрелби, попаднали в системата на държавните изпитания на „изделието". България все още нямаше катери и затова бях назначен за помощник на същия командир на онзи голям преследвач, с който уж се разделих преди година. Командир на кораба станах за три години след курс в Санкт Петербург. Още година бях старпом на стражеви кораб „Дръзки", докато през 1968 г. бях вече негов командир.

Приех кораба по време на ремонт, в навечерието на плаване в Средиземно море в състава на Обединена ескадра с руски кораби. В неимоверно напрежение, благодарение на флотските „черни дни и бели нощи", успяхме да подготвим екипажа, да сдадем успешно всички курсови задачи пред комисиите от Щаба на флота. Всичко беше изучено на теория и проиграно, но при първото подхождане към Босфора проливът ставаше все по-тесен, а корабът – все по-голям. Присъствието на много началници на мостика създаваше напрежение почти колкото турските полицейски катери, които щъкаха наоколо, и гръцките есминци, които ни пресрещнаха след излизане от Дарданелите. На различни длъжности още няколко пъти бях със стражевите кораби в Средиземно море, където нещата с малки изключения

се развиваха по една и съща класика – среща с руската ескадра в тъй наречената „пета точка" (дълбочината позволяваше използването на котви), съвместна бойна подготовка, в това число преследване на подводница и реална стрелба по въздушна цел, радиотехническо разузнаване и следене на Шестия флот на САЩ, тренировки по борба за „живучест", предаване на твърди и течни товари по паралелен и килватерен способ, накъсвани от срещи на дружбата с разменяно домакинство и отстраняване на съвсем фактически повреди по поостарялата материална част. И всичко това – за около 20 дни без влизане в пристанище, с осигуряване от съпровождащия военно-транспортен кораб.

При поредното завръщане на стражевите кораби от средиземноморски поход командването на флота им отреди ролята на противник, който, дръзнал да наруши териториалните ни води, се очакваше да бъде сразен в една мащабна морска баталия от целия флот, на финала на най-голямото му за годината учение. Всичко бе на страната на „добрите". Двете големи „лоши" цели щяхме да се появим от точно определено направление (Босфора) в известно време (на смрачаване, защото по конвенцията проливите се преминаваха от военни кораби само в светлата част) с предполагаем курс към варненската база. Пръв щеше да ги открие дозорният кораб, щеше да ги подхване брегового техническо наблюдение, а щом прекосяха 12-милната зона, срещу им, за щастие учебно, щяха да излетят корабни и брегови ракети, торпеда и снаряди. Командването на дивизиона предприе печеливша, дръзка и рискована тактика, която щяха да ни простят само защото и ние извън ученията си бяхме от „нашите".

В пролива убивахме хода, колкото да не скъсаме съвсем нервите на турците, но в Черно море влязохме минута преди залеза на слънцето. Пълното радиомълчание си продължаваше от часове по-рано. Двата стражеви кораба плаваха с максималната си скорост от 18 възла на паралелни курсове в опасна близост – форщевенът на втория бе някъде около дежурната рубка на първия, като разстоянието между тях се поддържаше пет-десет метра с по градус наляво-надясно на руля. На първия кораб имаше светлина само на бака, на втория светеше щурманска рубка и котвената светлина. Курсът бе към Одеса, по никакъв начин „не забелязвахме" военните кораби. Така визуално и на радарите двата кораба изглеждаха като един още по-голям, който по курс, скорост и пренебрежение към военната игра можеше да е само „търговец", който невъзмутимо намотава на винтовете си доларовата ставка. Заблудата, изтощила хората и на двата мостика, продължи около два часа, достатъчни да се озовем на траверс на Созопол. Корабите се разделиха, дадоха максимален ход и си проведоха учебните атаки по приоритетните цели. Вместо да ни атакуват на югоизток на пределни дистанции, ракетните катери трябваше да ни догонват на североизток, след като бяхме спечелили битката, а и завистта на целия останал флот.

След академията четири години бях началник-щаб и още три – командир на дивизиона. Тогава той включваше пет кораба с екипажи общо колкото половината Морско училище и повече от бригадата в Созопол. Плаваше се почти всяка седмица от понеделник до петък, редуваха се още рейдове по 10 – 20 дни, учения, Обединени ескадри в Средиземно море, бойни дежурства в базата и бойни служби в морето. Дневниците на стражевите кораби „Дръзки" и „Смели" отразяваха по 1 500 часа годишно работа на двигателите на ход. Още толкова време сигурно се е събирало на котва. Непознатата днес „стража" бе преминала от две на три смени, преобладаващата част от екипажите бяха матроси, чиято наборна служба продължаваше три години. След курсовите и специалните задачи най-голямо предизвикателство бяха стрелбите с торпеда, бомби и снаряди. Най-трудна бе стрелбата с главния калибър по невидима брегова цел. Освен че криеше риска да поразим някой, който се е промъкнал през отцеплението, тя застрашаваше самите коректировъчни постове, които, макар и в укрития, си бяха под снарядите. Една такава стрелба министърът на отбраната оцени като отлична, флотският проверяващ си държеше на неговото „добър".

Дивизионът взаимодействаше с всички родове сили от флота, почти винаги печелеше вечното „дерби" с подводниците, взаимодействието с вертолетите, благодарение на спускаемите им хидроакустически станции и радиохидроакустически буйове, бе развитие на тактиката. Прехвърляйки на авиацията прослушването на водната среда, корабите правеха „подскоци", които увеличаваха скоростта на търсенето на подводницата със същата степен на вероятност за откриване. Руските кораби разполагаха с по-модерна акустика, но в съвместните учения все наш кораб пръв откриваше „иглата в купа сено" и предаваше контакта. Дори при онези педантични комисии от щаба, чиято масова оценка бе „удов", дивизионът за първи път в своята история бе обявен за първенец на флота. От този период са контактите ми с известните адмирали Касатонов и Гришанов, с когото те продължават и сега.

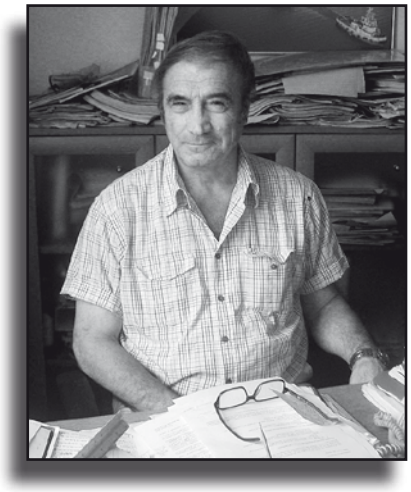
Службата ми в дивизиона окончателно прилепи прякора, получен още в първите месеци като командир на кораб. „Доброто" бе не само заемка от флотския лексикон, ласкаех се от усещането, че е и оценка на качества, на стил на работа. Не смятах, че тя ще даде по-добри резултати с крясъци, хокане и наказания. Единоначалието и взискателността не противоречаха на професионалната дискусия, на убеждаването на щаба и командирите на кораби в конкретни и целесъобразни общи усилия, на философията, че истинска всеотдайност се получава не по заповед, а по съвест. В тогавашните условия на наборна армия колкото по-широко сред матросите достигаше такова отношение към службата, толкова и резултатите бяха по-добри, въпреки това, че тя бе категорично най-тежка в целия флот.

След един незаслужено гневен „миниразбор", въпреки благосклонното разрешение на адмирала да запуша в щурманската рубка, отказах тази цигара, както и въобще пушенето за този ден, това плаване... и цели четири години. Пропуших отново и окончателно, когато в лошо море, след трудна подготовка за провлачване на останалия без ход кораб, командирът на другия стражевик увеличи прекомерно скоростта и скъса буксира. Жените и без това рядко ни виждаха, но бяха се примирили да играем бридж по домовете си с разменено гостуване – на корабите играта на карти бе по-голям грях от (зло)употребата с алкохол. В този период един отбил службата в дивизиона треньор ме привлече към тениса, с който после като командващ отсрамвах флота пред всеки западен гост, който се похвалеше, че е хващал ракетата.

И на другите длъжности дивизионът ми „напомняше" за себе си. Вече бях началник-щаб на базата, когато солидарно с командира на дивизиона и командира на кораба „платихме" с по три заплати едно изстреляно на учение торпедо, което така и не се показа, за да бъде уловено, въпреки организираното по науката търсене. Бях първи след промените командващ на ВМС, който в първото си задгранично посещение – в гръцкия флот, бе горд, че фрегатата „Смели" представи страната ни по най-достойния начин. Посрещнах за първи път във Варна командващия VI флот на САЩ в Средиземно море, тогавашния вицеадмирал Уилям Оуенс. Доверието, прераснало в лично приятелство, в онези години положи началото на многобройни корабни визити и съвместни учения първоначално с кораби от Първи дивизион. Бях министър на отбраната, когато с протекцията на вече адмирал Оуенс американската страна осигури пет милиона долара за обучение на наши кадри зад океана, сред които често попадаха и офицери от първия дивизион.

Погледнато статистически, аз съм пряко свързан с повече от половината от половинвековната до днес история на дивизиона. По-важно е, че там остана невъзвратимата младост, посветена на тежка морска служба, родила истински мъжки приятелства, които пазя и днес. Въпреки разликата във възраст, длъжности и звания, се чувствам един от тях – бившите и някои настоящи „чинове" от дивизиона, чиято традиционна среща е винаги в един ресторант по едно и също време – последния петък от месеца.

Юли 2008 г.



КОРАБОСТРОЕНЕТО – МАГИЯ И МЪКА…

Инж. **ДИМИТЪР СТОЯНОВ** –
съсобственик и председател
на Съвета на директорите
на „МТГ – Делфин” АД

Макар и далече от морето, и в родното ми добруджанско село Спасово хлапетата се прехласвахме по книги за пирати, морски битки и пътешествия, виждахме се на борда на океанските кораби. След осми клас реших да приближа мечтите си и през 1963 г. постъпих в Техникума по корабостроене и корабоплаване „Кирил Халачев” във Варна. Не се вредих за специалността „Корабни машини и механизми”, която бях си харесал – тя бе отредена за градските момчета, които с нея можеха веднага да се качат на корабите. Когато заедно с другите селянчета се записах в „Корабостроене”, дори не съм предполагал, че на този избор ще остана верен вече близо 44 години, че днес на него ще е подвластно и цялото ми корабостроително семейство. Тогава в техникума ми бе интересно всичко, на което ни учеха, още повече – практиките и стажът във Варненската корабостроителница. Началникът на Конструкторското бюро, който едновременно преподаваше в техникума, оказа голямо доверие само на двама ни с Николай, когато го завършихме – взе ни при себе си за конструктори.

На тази твърде ранна за човек без опит длъжност бях около година, докато окото ми все бе в производството – натам ме теглеше. На втората година вече се видях технолог в ЖК-5. По това време вече се познавах с Калояна – варненка и третокурсничка в Строителния техникум, която реши да ми пристане още по време на първата ми работническа отпуска. Та заживяхме заедно в моята квартира под наем. Ергените в завода заключиха, че било по-добре изобщо да не излизам в отпуск – все пак, къде съм се разбързал, току прехвърлил 20 години. По-сложно стана, когато идилията ни достигна до техникума на Калояна. Не можело така! Та се наложи баща ѝ да представя фалшив документ, че работи някъде в Девня, за да завърши последния курс вечерно. Следващата година, на 24 май съу-

чениците ѝ бяха на абитуриентския си бал, ние – в родилното, с по-голяма радост – синът ни Светлин.

Изминаха още две щастливи години, в които като добре заплатен производственик – получавах колкото началника си, балансирах между семейството и работата, която, регулирана от кодекс и правила, изобщо не ми тежеше. Тежеше ми квартирата, а знаех, че заводът има свои ведомствени жилища. Престраших се да подам молба, но трябвало да попълня три молби едновременно – за жилището, за влизане в Партията и за преназначаване на длъжност групов майстор. Първото ми бе необходимо, второто – нормално за такива челници като мен, но третото ми сваляше заплатата точно три пъти. Мислех цяла седмица и пуснах молбите. Станах ръководител и получих жилище. Но рядко се прибирах в него. Като партиен член давах пример с работа в събота, вечер си оставах като началник. Веднъж бях дежурен по детски дом. Светлин го нямаше. Лелките ми казаха, че го взел баща му, след като го открили по телефона. Дядо му бе свършил моята работа…

Бяха бурни млади години, огромният завод работеше по планове, срокове и петилетки, правеше по десетина кораба годишно, БМФ експлоатираше нашите серии, строяхме кораби и за чужбина. Вече бях завършил и тогавашния ВМЕИ по онази специалност, която ми избяга в техникума – „Корабни машини и механизми”. Но не тръгнах да плавам по света. Магията на корабостроенето ме бе пленила окончателно. ВМЕИ ме научи, че всичко за корабостроенето може да се прочете в книгите. Но после се иска мислене, творчество, организираност. Сменях длъжностите нагоре по стълбицата – групов майстор, началник на участък, на цех, водещ корабостроител. Чак след промените разбрах – сигурно е било за добро, че без да знам, съм се разминал с политическата кариера. Показаха ми стенограма и документи от заседание на стопанското и партийното ръководство. Поредната точка – Заводският комитет на ДКМС предлага инж. Димитър Стоянов да бъде издигнат за щатен комсомолски секретар на завода. На докладната по този повод директорът бе сложил резолюция: „Няма да закачате момчето. То е бъдещият ви директор!”

Имах чувството, че с работата си печелех доверие, че невидима ръка ме движеше по длъжностите, необходими за професионално израстване. Когато Доксим Трайков стана директор, заех мястото му на водещ корабостроител – нещо като началник-щаб на бойно поделение. Отговарях за всичко по производствения процес – планиране, технология, качество, срокове, за какво ли не. Никой не ми се бъркаше и всички ме слушаха. Но на първия кораб ми бе много трудно. Доксим помагаше, вниквах във всеки чертеж, във всяка система, в работата на бригадите. Преди закъснявах, а сега се случваше и да не си ходя вкъщи – нямаше смисъл да се прибирам след полунощ, за да ставам с първи петли. Спях на дивана в канцеларията

и издебвах да се обръсна, преди да дойде чистачката, за да не ми падне началническият авторитет.

Корабостроенето бе стратегическо направление и чрез обединението се ръководеше пряко от министерството. Но по едно време местните партийни фактори се активизираха, без много-много да разбират нещата. Отгоре указания, отдолу доклади – сроковете и изпълнението на валутния план бяха главните проблеми. После от партията се намесиха и в кадровия процес. Докато с един от техните директори отношенията ни се изостриха. Той бе пропуснал кораба от цех „Корпусен-1" с проблеми, които стоварихме на достройването. Не бе прав, а закъсняваха и други кораби. Скарахме се толкова жестоко, че хвърлих една молба за напускане. Бях оставил бележка, че ще се върна при следващия директор. Не ходех и на работа. Напразно се опитваха да ни помиряват в заводския и в районния партиен комитет. За упорството си получих предупреждение за изключване от партията. Като се разбра, че директорът на КРЗ „Одесос" Георги Шишманов ще ме назначава при него, решиха да ме осъдят да напусна ведомственото жилище – отделил се от нашия завод, „Одесос" бе минал към друго обединение. Когато пред съдебната зала прозвуча: „Корабостроителният завод срещу Димитър Стоянов…" не можах да проумея аз ли съм този, срещу когото се е изправил цял завод.

Юристът на корабостроителния завод ме обвиняваше – защитаваше ме юристът на СО „Корабостроене". Той представи заповед на генералния директор Георги Бойчев (със стара дата), от която се виждаше, че съм назначен за главен специалист в обединението, в което бе и варненският корабостроителен завод. Нямаше за какво да ме съдят – нали жилището ми бе „ведомствено". След това наистина я заех тази спасителна длъжност. По половин година отговарях за заводите в Бургас и Русе. Началниците решиха, че за мен във Варна е опасно – една крачка ме делеше от изключване от партията, което си беше край на кариерата. Изпратен бях уж за година, уж „на завет" за заместник-директор по производствените въпроси на изпадналия в тежко положение Завод за корабно машиностроене „Еню Марковски" в Шумен. За две години заводът излезе на първо място в обединението. В градския партиен комитет периодически ми намаляваха наказанието, докато съвсем го нулираха. От завода ме изпратиха с почести и благодарности.

Във Варна „невидимата кадрова ръка" се погрижи да мина през още една страна на корабостроенето – проектирането. Назначиха ме началник на отдел в НИПКИК. Междувременно вече бе дошла пазарната икономика, която набързо отнесе всички административни шапки, партийни комитети, а в следващите няколко години и НИПКИК. Аз се гордея с доброто, което даваше плановата икономика, с това, което бе нашият завод за страната, с авторитета му по света, със стотиците кораби, част от които плават

и днес. Някои ръководни кадри обаче набързо се пребоядисаха в новите цветове, в работата им имаше политически поръчки и задачи. По-лошото бе, че нашенският преход съсипа корабостроенето. Да бяхме го направили планово, сигурно нямаше да се стигне до този впечатляващ резултат.

Към края на 1990 г. вече бях решил в новите условия „да осребря" опита си от завода и авторитета си сред работниците. 250 от тях ми повярваха, че заедно чрез току-що регистрираната фирма „Делфин" можем да ремонтираме първия си кораб „Пею Яворов" на БМФ. С тогавашния технически директор на Параходството Милчо Михайлов поехме този риск, който се оправда напълно. После подписахме рамков договор за ремонт на осем 9000-тонни въглевоза, който ги спаси от скрап. Опитният БМФ обаче прекара пръкналия се първи частен кораборемонтчик. Без да проучим пазара, се бяхме договорили за цена 0,8 долара на тон вложена в ремонта стомана, а после разбрахме, че цената на КРЗ „Одесос" била 1,8 долара, а на гръцки завод – 2,8 долара. След въглевозите подкарахме ремонта на 13 000-тонните кораби. Първият ни „завод" бе виртуален – имахме само опит и авторитет, всичко друго – кей, кран, док, техника, бе под наем. Инструменти и апаратура с камиони събирахме от колеги от другите заводи от Варна, Шумен, Търговище, Нови пазар. Още нямаше правила и чужди кораби ремонтирахме по кейовете на пристанищата, докато през 1995 г. „Трансстрой" построи първия ни кей с дължина 180 метра. Първите докувания на по-малките кораби правехме в Корабостроителния завод в Бургас, а на по-големите – в доковете в Мидия, Румъния.

Няма да забравя една показателна ситуация от „чергарския" период на „Делфин". След кейов ремонт във Варна гръцки кораб докувахме в Румъния. Изгоден товар припираше ремонта. За учудване на митничарите от България доставяхме и пясъка за бластиране. По техните си правила съседите работеха само денем, а българи – нощна смяна. Аз също живеех в пристанищния град. Към края на ремонта една нощ спешно ме повика в дома си Вържил Качеану – директорът на румънския завод. Събеседникът му – гръцкият суперинтендант, се изненада да ме види. Вържил обясни нещата. Под предлог, че корабът утре изпуска товара, гъркът предложил да се разплати за румънската част от работата, да даде лично на него 50 000 долара (те бяха в куфарче на масата), той да потопи дока и корабът да отплава. С което щяха да „отплават" повече от милион долара, колкото струваше ремонтът във Варна. Вържил, отказал подкупа, бе категоричен: „Имам договор с Димитър, той ще ми плати и ще потопя дока, когато той ми каже!" Добавих само, че корабът ще отплава, когато си получа 1 300 000 долара – тоталната цена на ремонта. Гъркът го заусуква, че парите им минавали през САЩ и в наша банка щели да са чак след три дни. Намерихме му цаката. Човек от посолството ни в Атина получи чек от корабособственика, провери го в банка и се обади да пусна кораба. За по-сигурно дипломатът

съхранявал чека у дома си зад една картина, а когато донесе хартийката във Варна, в банката не бяха виждали такава сума.

Вече 20-годишната история на „МТГ Делфин" АД има своите съдбовни моменти. През 1998 г. обиколихме половин Европа, докато се спрем на един плаващ док в строеж в Херсон – какъвто и където го намерихме, с товароподемност 18 000 тона. Докарахме го, за 6 месеца го довършихме и дойде първото вдигане за докуване на м/к „Руен" на 27 януари 1999 г. Струваше ми се, че водата се оттегля твърде бавно, а от притеснение кървяха напуканите ми устни. По това време Район 1, на площ от 25 000 кв. м, в който са инвестирани над 20 млн. лева и е предназначен за кораборемонт, вече имаше завършен облик с три цеха, два участъка, две станции и 20 крана с товароподемност от 5 до 25 тона.

На 6 декември 2006 г. открихме предназначения за корабостроене Район 2 на завода, в който са инвестирани над 16 млн. лева, в т.ч. и за докарания през април с. г. от Хърватска плаващ док с товароподемност 8 500 тона. Разширението е на площ от 53 000 кв. м закупена земя и включва нов 170-метров кей, цехове, площадки, административна сграда, складове и др. През 2007 г. бе създадено собствено проектантско звено, работещо със специализирания софтуер Tribon. Сега заводът има капацитет да ремонтира кораби до 50 000 DWT и да строи кораби до 17 000 DWT. Досега са ремонтирани общо над 800 кораба, а само за 2010 г. те са 55. Ако в първите години това бяха кораби предимно на БМФ, сега чуждестранните поръчки са около 85%.

От 2006 г. дружеството стои на „два крака" – заедно с кораборемонта си пробива път голямото предизвикателство – корабостроенето. Първопроходец обаче е „Белла" – пътнически ферибот за град Белослав, предаден още в края на 2001 г. През март и юни 2007 г. построихме два научноизследователски кораба за латвийска компания. Същата година започна строителството на серията 3 000-тонни химикаловози за холандска компания. Голямата ни гордост – баркентината „Роял Хелена", построена за 16 месеца и предадена през август 2009 година, ни нареди сред само 7 корабостроителници в света, способни да строят ветроходи от клас А.

„Делфин" е първият частен завод в бранша, построен „на зелено". Принципите, които ни водят, са: два „никога" – заиграване с политиката и пари под масата, и много „винаги" – качество и спазване на сроковете, модерна организация и мениджмънт, коректност към клиенти и партньори, грижа за израстване на кадрите, социална ангажираност към персонала. В момента никому нищо не дължим. Поради кризата от максимално заетите преди в завода около 1 000 души сега на щат са 750. Поръчките са спаднали, но заводът е в добра кондиция. Назад в историята останаха опитите ни с „Олдендорф шипинг", а после и „Цакос шипинг" да купим Варненската корабостроителница. И ако министрите ни бяха държавници, съдбата на завода щеше да е друга!

„МТГ-Делфин” АД е фамилно дружество – Калояна и Светлин са изпълнителни директори, дъщеря ни Калина пое работата с банките. Приемствеността между поколенията ще се осъществява по паралелни мъжка и женска линия. Със Светлин в различни години сме носители на наградата на Българската морска камара за морски бизнес, а заедно с Калояна сме двама от първите трима „почетни граждани” на Белослав в годината, когато бе обявен за град – 2006-а. Не зависим от външни фактори, групи и интереси. Това ни дава свобода в посоките на развитието, възможност за реинвестиране на печалбата, в това число и в сериозна социална и квалификационна програма, особено важна в кризисния период. Имаме собствена База за почивка в гората за 50 души, но на празник се събираме и по 250. Общежитието ни в село Езерово е за 120 души. В петте от бъдещите 12 заводски жилищни блокчета наши работници живеят в 60 апартамента. За инженерния състав срещу ангажимент за работа във фирмата в продължение на 15 години предоставяме апартаменти в централната част на Варна. Обучаваме работниците си в Професионален учебен център. Съдействахме за разкриването на някои „заводски” специалности в ПГ „Св. Димитър Солунски” (бивш Техникум по стъкларство) в Белослав. Построихме им учебна работилница и подпомагаме учебната им практика. Осъществяваме стажантски програми за Варненската морска гимназия „Св. Николай Чудотворец” и Техническия университет – Варна. Част от кадрите ни се реализират добре зад граница, двама достигнаха до технически директори на германска и гръцка фирми.

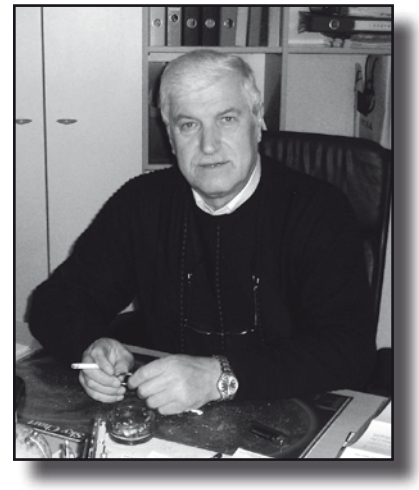
Предишният период формира в представите ми три корабостроителни идола – Йордан Дечев, Георги Шишманов и Георги Бойчев. Заслуга на Георги Георгиев-Кангасейро е, че построи варненския завод, но именно Дечев – един прекрасен организатор, който се опираше на колективния ум, създаде структура и организация, която го накара да работи ефективно. Шишманов умееше да командва с финансови лостове, Бойчев бе експедитивен и точен с хората, а мен подкрепи в труден момент. Когато се пенсионирах, и аз бях приет в семейството на ветераните – Клуб „Корабостроител”, създаден преди пет години. В него членуват бивши корабостроители, заемали възлови длъжности в бранша. И болеейки за него, подеха инициативата за създаването на асоциация, която да защитава интересите на корабостроителните и кораборемонтните фирми. Тя бе създадена благодарение на съпричастността, авторитета и влиянието на ветераните.

Учредителното събрание на Българската национална асоциация по корабостроене и кораборемонт (БНАКК) се проведе на 28 април 2009 година. Председател на Управителния съвет е Светлин Стоянов. В асоциацията сега членуват 6 корабостроителни и кораборемонтни завода, 16 завода за корабно машиностроене и други предприятия, 15 класификационни и проектантски организации и научни институти, свързани с бранша. Още

от май 2009 година БНАКК е приета в Общността на европейските корабостроителни организации (CESA), има интернет-страница и вече 4 броя на своето списание, осъществи различни полезни начинания, в това число и няколко международни. Главната ни нереализирана досега амбиция е създаването на Фонд за кредитиране на българското корабостроене. Управляващите на всички нива и структури в продължение на години, въпреки многото дискусии, декларации и документи, така и не решиха този проблем – остават си глухи за мнението на специалистите и слепи за работещия опит на чуждите държави. Особено сега, по време на криза. Като че ли държавата ни започва отново с всяка поредна администрация, тя не вниква в дълбочината на проблемите, твори нормативна база, понякога по-слаба от предишната. Само частичен успех е „пристанището със специално предназначение" в ЗМПВВППРБ. А още колко неща могат да подпомогнат корабостроенето… За да бъде то магия, а не мъка.

Август 2011

ИЗКУСТВОТО НА НАВИГАЦИЯТА



Капитан далечно плаване
ЕНЧО ТЮРКЕДЖИЕВ

Макар и подкарал сериозния 63-ти лазарник, но със самочувствие на човек, който е все още на обща храна и собствен ход, съм „новобранец" като управител на Пилотска станция Варна – само от шест месеца. До това доверие на гилдията „доплавах" след близо 40-годишен морски стаж, от който пък около 20 години с някои прекъсвания и съвместявания отдадох на пилотажа. Подписвам се и с двете ръце, че той наистина е „изкуството на навигацията". Ако корабоплаването, простичко казано, е да закараш кораба от едното до другото пристанище, то точно там – в пристанищата, а така също в каналите, шлюзовете, тесninите, проливите и т.н., е най-голямата му сложност. Безопасното и сигурното ѝ преодоляване е функция на пилота като съветник на капитана.

Приех длъжността от к.д.п. Николай Дамянов, с когото е свързан интересен епизод от годините ми в Морското училище. По време на обяд Коко – тогава командир на нашето отделение, намери някакъв кусур на манджата, а дежурният офицер тутакси го изгони от столовата. Последвахме го цялото отделение. В онези години колективната ни „гладна стачка" можеше да има и по-сериозни последствия, но ни се размина със седмица в ареста. Така пък отървахме един пеши поход до Шерба.

След училището имах щастието да плавам като трети помощник на парахода „Христо Смирненски" с човечния и ерудиран капитан Димитър Цанев. Барбата казваше: „Момчета, вие сигурно знаете повече от мен, но аз мога да го направя". Тази мисъл ме съпътстваше и когато аз се учих „да го правя", и когато за това помагах през годините на по-младите си колеги. Сигурно е случайно, че от първия екип, с който плавах, израснаха още двама известни пилоти – тогавашните старпом Апостол Ангелов и втори помощник Николай Дамянов. Около шест години плавах на шест кораба на

БМФ, като още на третата вече бях старши помощник-капитан. Тогава не достигаха кадри, защото флотът растеше много бързо.

През 1976 г. постъпих в държавния тогава пилотаж, в който новоназначените стажуваха по една година. В този период се плаваше интензивно, под ръководството на „старата школа" учих занаята, районите, изграждах верен окомер, усещане за кораба и т.н. След аварията със стария Аспарухов мост вечер един плаващ кран махаше фермата, която свързваше двата бряга, и сутрин я връщаше обратно. Разбира се, плавахме през канала само нощем, корабите формираха кервани, които редуваха посоките. В професионално отношение това ми бе много полезен период. След създаването на новия канал фарватерът още не беше добре овехован, а мебелната фабрика „Сава Ганчев" стърчеше навътре в акваторията. За капитаните бе притеснително, когато след поворота кърмата хвръкваше към южния бряг. После започнах да накъсвам пилотажа с плаване в океана.

Една година бях старпом на виетнамски кораб. Друг отрязък плавах с кувейтска компания, на чийто танкер „Рехаб" за първи път бях капитан, като дотогава „по правилата на компанията" бях и втори, и старши помощник. Сигурно съм впечатлил емисарите на Олдендорф, които на интервю във Варна подбираха капитани за корабите на „Норд". Пак „по правилата на компанията" обаче ми предложиха да се кача като старпом. Казах им, че в този процес в Кувейт вече бях отслабнал с 18 килограма и не желая повече да се доказвам. Още повече че те бяха дошли за капитани, а не аз. Дадоха ми кораб...

Други пет години плавах на испански кораби. После Шенген забрани с моряшки паспорт да се влиза в Испания, където при вида му хората само казваха „Биен венидо" (добре дошъл). В Лас Палмас чакахме 48 часа изходна виза от Мадрид, за да напуснем Испания. Докато дойдеше визата, често отлиташе самолетът, но не беше лошо да отмаряш в хотел на екзотичния остров Гран Канария.

Не се залюбихме с гръцкия корабособственик и се разделихме само с един контракт, българин бе собственик на следващия ми кораб – „Райна", четири контракта направих за сериозната компания „Зодиак". По визите в един стар моряшки паспорт преброих, че съм бил капитан на 22 чужди кораба. Бях капитан на едно 80-метрово старо испанско корабче на един тежък курс с желязо от Хюстън до Ливърпул 28 дни по Коледа. Старпомът ми казваше: „На кораба сме двама души и половина – ти, аз и механикът (англичанин), защото половината време е пиян. Останалите са панамци, хванати от плажа." Бил съм единствен българин на кораб на „Норд" – капитан на екипаж от 18 души от 14 националности. Един от пилотите на Великите езера шеговито предлагаше да вдигна флага на ООН. На друг кораб на един механик филипинец бях казал вместо да се моли всеки ден по толкова пъти, да вземе да оправи машината, да не висим на дрейф в морето.

Човекът отвърна, че като капитан мога всичко, само не да обиждам новия Бог. После му се извиних искрено и официално.

Капитанско-пилотската ми битност позволяваше да гледам на всяка от двете длъжности с очите, очакванията и отношението на другата. Като капитан се стремях да успокоявам пилотите, да създавам спокойна атмосфера. А пилотите все пак научаваха, въпреки че криех този факт, че съм професионален пилот. В някои компании, ако капитан не наеме пилот, получава бонус до половината от полагащата му се такса. Не съм плавал в такава компания. На младини го правех в китайско-японските ширини. После престанах да предизвиквам съдбата и да се доказвам сам на себе си. Никога не съм си позволявал да влизам без пилот в пристанище. В пристанището Бата на Екваториална Гвинея без униформа, по къси гащи и джапанки, които се скъсаха по време на маневрата, пилотът – местен рибар, добре си свърши работата. Много бе доволен, че му подарихме едни сандали.

Два месеца товарихме ориз на единствения ми гръцки кораб на „пренаселен" рейд пред индийско пристанище със силни приливно-отливни течения, които по четири пъти си сменяха посоката. Загубих едната котва, ситуацията бе сложна – ако ти не дрейфиш, друг ще дрейфи върху теб. Оказа се, че пилотът, който трябва да ни измъкне от този кошмар, си счупил крак. Попитаха ме не бих ли се снел сам. Гърците казаха да решавам аз. Реших – ще чакам. Друг да му мисли – корабът е на тайм-чартър. На третия ден (вероятно дотогава ги бяха обучавали) ми изпратиха двама местни лодкари, които за първи път се качваха на голям кораб, за първи път – като пилоти. Как да е, справихме се. Преди да слязат, единият от „пилотите" помоли за препоръка, че добре са свършили работата. Докато немеех от шока, усетил, че няма да дам хартията, се намеси старпомът: „Кептън, дай им препоръка. Ти се намъчи с тези 11 метра газене, нека и други да се мъчат."

Без да е прахосник, в интерес на кораба и компанията капитанът трябва да предвижда и да е готов за всичко, което ситуацията му поднесе, лавирайки между задължителното достойнство и недопустимия пазарлък. И все пак, когато пилотът в Египет подскаже, че ако за буксира няма достатъчно цигари, той може да спре да бута малко по-късно, значи работата е твърде сериозна. Цигарите не струват това, което може да се случи. И обратно, египетски пилот ми е отказвал уискито с молба да му дам няколко ябълки за децата. Как да не му напълниш една торба с внимание на един огромен австралийски пилот, който, качил се на борда, съвсем професионално свършва работата на всичките брегови служби едновременно.

От края на 2001 г. се занимавам единствено с пилотаж. Българските пилоти са високи професионалисти, имат самочувствие и достойнство. Аз самият имах добри учители – Николай Николов-Найк, Димитър Димитров-Диди, Станко Балевски, Николай Дамянов, Тодор Киров, Анко Василев и др. Никога няма две еднакви маневри, както и двама еднакви пилоти.

Учейки се от другите, създаваш собствен стил, в който винаги има елемент на творчество, да не кажа чалъм. Грешките също са поука. Странно е, че не помня коя е първата ми маневра като истински пилот, защото още като стажант един от диспечерите тогава – капитан Чавдаров, ми доверяваше „да вадя" малки кораби от пристанището.

Като млад пилот ме изпратиха да изведа едно турско корабче от 11-о място. За пръв път виждах кораб, който вместо рулева машина имаше един огромен щурвал с вериги. Едно момче дърпаше, а друго вдигаше ръкохватките му. От старите пилоти поназнайвах основните команди (че и псувни) на турски. Комшията ми каза, че е голям капитан, а аз – че съм голям пилот. В това време в пристанището влизаше старата „Варна" с капитан Живко Гаврилов, а пилот – Николай Николов. Вече бях пред 8-о място, когато колегата се обади по радиото да си спра „парахода". Казах на капитана да даде стоп. Оня отвърна: „Ако дам стоп – всичко свършва!" За толкова имали въздух – до поредното рестартиране на двигателя. Казах на „Варна", че няма как да спра корабчето си. Оттам ми се изсмяха, спряха и изчакаха да мина тържествено край грамадата с моята въшка.

Най-важното за пилота е да почувства кораба. Помня първото си ро-ро, което закарах на Варна-запад. Качих се пред Галата, а до „Суперга" вече бях готов да слизам. С този мостик към носа така и не усещах какво става с „опашката", която е на 200 метра назад, а и газенето бе към десет метра. Бързо разбрах обаче, че на рулевия – филипинец, може да се разчита във всяка ситуация. А ситуации по корабите е имало много – за щастие нито една не е довела до авария. Най-гадният номер е, когато за някоя важна апаратура ти кажат: „Току-що излезе от строя." Според медицински изследвания натоварването на пилота е като на летеца в самолета. В маневрата има много участници – хора на мостика, в машината, на буксирите, брегови моряци. По някаква причина всеки може да провали „плана" за маневрата, който в реално и кратко време се ражда в главата ти. Един руски капитан се шегуваше: „Три комисии шест месеца не можаха да разнищят инцидента, а очакват от двамата на мостика – капитана и пилота – за три минути да свършат добре работата."

Имал съм случай да скъсам кранец, да се размина „на косъм" с чуждия борд. За последен път ми пресъхна устата, когато от завода вадих моторен кораб „Хемус", докато всичките му 200 метра се изнижат на метър и половина от застаналия на 7-о корабостроително място кораб. Има и голяма доза късмет – „завързани" маневри се получават леко, а елементарни – с много проблеми. Още не бях се ръкувал с турския капитан, докато корабът му мина през буя. Нямаше никакви последствия. И водолазният оглед не установи драскотини по кораба. Можеше да мине без ядове, ако някой не бе решил да „накисне" някого... Докато си пиехме питието, съвипускник – офицер от военноморската база, каза: „Снощи един идиот щеше да обере носовете на стражевите ни кораби." Предишната вечер вкарвах една 150-метрова гръцка кранта с гордото име „Адмирал" на 12-о място. Кора-

бът нямаше баласт, подхвана ни източен вятър, влекачите са разбягаха, а кърмата мина на метри пред носовете на бойните единици.

От гледна точка на пилотажа Варна си е специфично и не много лесно пристанище – има си канали, езеро, фарватери, много пристанища, че и заводи. Вкарването и изкарването в порта и преместването вътре в него са рутинна работа. По-сложно е около заводите, в доковете, на които корабът влиза обикновено без машина. Намесва се още един компонент – влекачите. Те имат различни възможности. Понякога, въпреки че работим по строги правила, също има специфика. Ако скоростта на вятъра е важна величина, то тя влияе различно на малкия и на големия, на пълния и на празния кораб. Посоката на вятъра също е от значение за всяка маневра. Прочитът на правилата трябва да е творчески и да изключва неоправдани рискове. В пилотския ми стаж имам хиляди маневри. Най-големият „ми" кораб е пасажерът „Ротердам". Свикнали сме да гледаме корабите пред нас, а на този мостикът е напред. Усещането е друго. Отгоре Морската гара ти се вижда невзрачна къщичка.

„Пилотската станция Варна – П" ЕООД, която е собственост на Пилотската кооперация (избран съм за ръководител по устава им и на двете), наброява около 30 (плюс-минус двама-трима души). Изискванията, които ние имаме към желаещите да се посветят на пилотажа, са по-високи от заложените в Наредбата за компетентността на морските лица. Сертифицирани сме по Системата за контрол на качеството, предстои това да стане и по Международния стандарт за пилотските организации. Асоциацията на българските пилоти членува в Световната и Европейската федерация на националните пилотски сдружения. Последният форум на двете организации бе във Варна през 2008 г.

Варненската пилотска станция може условно да се подразделя на администрация, диспечерско звено и пилоти. Във всеки един момент имаме работещи на четири смени дежурен диспечер и шест дежурни пилоти. Работим по заявка на корабните агенти. Два пилотски катера откарват пилотите до точката на срещата с кораба в залива и ги снемат от излизащите кораби. При качване на корабите в лошо време историята помни няколко непредвидени морски бани. На мен самия в съвсем добро лятно време преди години катерът ми притисна крака към борда. Доайен по възраст и стаж в станцията е к.д.п. Николай Николов. Най-младото ни попълнение е Борислав Караденчев. Имаме и други способни капитани, кандидати за този занаят.

Април 2009 г.

PS. На 15 май 2011 г. к.д.п. Енчо Тюркеджиев излезе в пенсия, а на 23 юни гилдията избра к.д.п. Красимир Тодоров за управител на „Пилотска станция Варна" ЕООД.



ЖЕНА НА КОРАБА

Електромеханик
ЗДРАВКА СТАНЧЕВА

Къде на шега, къде наистина дядо ми Димо по майчина линия – собственик и каракапитан на рибарската гемия „Българка” – „има пръст” в морската история на отечеството. В годините на последната война той се занимава с разрешения тогава делфинолов, а след нея дървеното му корито е първият национализиран кораб, който заедно с няколко други образуват плаващия парк на създаващото се тогава държавно предприятие Параходство БМФ.

…И друг път са ме питали как се чувствам в сянката на именития си баща. Работата е там, че той изобщо не хвърляше сянка – живееше в някакъв негов възвишен свят, в който науката бе всичко. Това, което бе в състояние да го откъсне от нея, бяха семейството, приятелите и колегите, които заливаше с невероятна човещина. Но пък си почиваше, решавайки системи диференциални уравнения. Разказват, че вече като заместник-началник на Морското училище по учебната част в първия учебен час по коронната си дисциплина „Теоретична механика” се представил на курсантите с думите: „Малкото ми име е Емил Станчев”. Когато усетил насмешливата реакция на аудиторията, продължил: „А голямото ми име е професор, доктор на техническите науки, заслужил деятел на науката, инженер, капитан I ранг Станчев”.

Завършил Морското училище със „студентския” випуск (а после и започнатото преди него строително инженерство в София), от първия си работен ден той бе преподавател в него, първи професор в историята му, създал школа за израстване на научни кадри, основател и генерален секретар на Международната федерация по теория на машините и механизмите. Днес неговата стела е в Алеята на преподавателя във флотската алма матер. Когато обаче негов съвипускник стана началник на училището, баща ми се

раздели с пагоните и до последните си дни два мандата бе ректор на ВМЕИ – Варна. Институтът сега е Технически университет, а в него една зала, която няма номер, се нарича „Емил Станчев".

Нямаше как ние с брат ми – със седем години по-големия от мен Володя, да не направим своето професионално „жертвоприношение" пред примера и името на баща ни – и двамата се посветихме на морето и на техниката. Той завърши Морското училище и повече от четвърт век плава – сега като главен механик, а аз се дипломирах в Техническия университет и 21 години плавам като електромеханик.

Като малка бях такава лудетина, че не ме оставяха сама вкъщи – докато майка ми се занимаваше с чуждите деца в нейното училище, аз бях „на работа" с баща ми в Морското. Израснах в района му, тичах по кабинетите, най-много се заиграваx с плаващите модели в полигона по хидродинамика. Емил Станчев е сред основателите на леководолазното дело в страната, въведе такава учебна дисциплина за механиците в Морското училище, а като ръководител на лятната им практика ме вземаше със себе си на „Вапцара" всяко лято по два месеца. Още не бях тръгнала в първи клас, а от борда му завързана ме пускаха в морето с апарат, който бе почти колкото мен. Минах и през тренировките по плуване. Брат ми още бе курсант, когато аз със сигурност вече знаех, че ще плавам с корабите, че не мога да правя нещо, несвързано с морето, и няма да изневеря на фамилната привързаност към машината.

Като студентка, преди да се дипломирам, бях два месеца на стаж на роро кораб „Средец". От чудесния му главен механик Иван Ангелов научих неща, които и днес ми вършат работа. Но първата му задача направо ме ошашави. Заведе ме в машината и каза: „Това тук е помпа за морска вода. Разглобяваш ѝ електродвигателя, отваряш го, викаш ме да погледна, сменяш лагерите, сглобяваш и слагаш на мястото." Сигурно съм го погледнала като теле, защото ме успокои: „Щом нещо е направено от човек, значи в него има някаква логика. Ако имаш акъл в главата си, първо трябва да хванеш логиката. После е лесно. Действай!" И си замина. Доплака ми се. След малко дойде изпратеният от шефа моторист: „Здравчо, идвай да я мятаме. Да ти обясня – това е талия, това са римове, тук се закача. Сега ще лашнем болтовете, ще го дръпнем, ще го обърнем… въобще – проста работа…" После щях да разбера с благодарност, че този първи урок на борда счупи у мен психологическата бариера между университетските лекции и корабната практика.

Не че кой знае колко през 1989 г. треперехме от „Студената война", но вероятно за да си оправдае длъжността, бай Щелион от управлението на Параходство БМФ на това плаване измъчваше екипажа с учения по отбранително-мобилизационна подготовка. Вражеските самолети „пикираха" над кораба, а той маневрираше, за да избяга от бомбите им. Казах, че дока-

то направим поворот, самолетът ще се върне на летището си, ще се зареди и ще ни атакува втори път. Изгониха ме от занятието, в което вече гасяха „пожари", запушваха „пробойни" и помагаха на „ранени". Весело стана, когато слабички морячета изпуснаха носилката с дебелия готвач, но занятието бързо приключи, като се разбра, че най-важният човек на борда има фактически счупени пръсти на крака.

Вече с диплома от университета на моторен кораб „Славянка" осем месеца стажувах като електротехник за придобиване на сертификат за електромеханик. На този кораб бе моряшкото ми кръщене. Едва дочакал пресичането на Екватора, ритуалът нямаше никакви женски облекчения. Подкараха ме по пълната схема – сапун, грес, спасителен кръг, хвърляне в басейна, докато почерпя за новото си име – Морска сирена.

В мразовития януари на 1990 г. плавахме от Мурманск за Констанца. В надигащия се ураган корабите изчакваха пред Ламанша. Нашият – не. Едновременно видях капитанско неблагоразумие, 30-метрови вълни и мореходен кораб – родната серия 25 000-тонни бълкери. С машини на пълен ход стояхме на място. С изключение на вахтата останалите бяхме в салета, опрени един в друг със спасителни ризи и паспорти в джобовете. По палубата моето завеждане бе пометено, кабините над нея – наводнени. Вълната стигаше до мостика, трошеше и огъваше метала. Валът на винча бе завъртян под прав ъгъл. Пред очите ни потъна полски кораб. После още един. Нашият издържа тези пет дни, може би защото и Господ пътуваше с нас. След това, вместо на чартър, отидохме на ремонт в Мангалия. Брашпила го нямаше. Не помня друго такова море, а през годините случих и на добри капитани.

Първият кораб в кариерата ми като „истински" електромеханик бе „Мусала". На „въглищаря", който плаваше предимно в Черно море, разбира се, изпращаха наказани или новобранци като мен. По-нататък се зареди-ха предимно бълкери и кораби ро-ро. Плавах на 13 500-тонните „малки японци", след тях – на серията 25 000-тонни кораби. Сред изключенията са фериботът на Белослав, пасажерът „Димитър Благоев", преди да бъде предоставен на Морското училище за учебен кораб, и един период като ремонтен механик на различни съдове.

Само за около една година в моята корабна „бригада" имах подчинени електротехник и електроник. После тези длъжности бяха съкратени. Електромеханикът е подчинен на „шефа", работата му включва много неща, само не и скука, защото няма две еднакви повреди. Понякога причина е такава дреболия, че повече няма накъде. Мислиш за едно, излиза съвсем друго. През 1993 г. моторен кораб „Каменица" спря посред Атлантическия океан – излезе от строя дистанционното автоматично управление. С втория механик Румбата една седмица почти без сън и храна се мъчехме като грешни дяволи. Проверявахме всичко от мостика до машината – на опъна-

ти чаршафи нареждахме кабелче по кабелче, клапанче по клапанче, тръбичка по тръбичка. Колегата си гледаше механичната част, а аз – електрическата. Всичко е изправно, но системата на работи. Кошмар! А и прогнозата обещаваше буря. Бяхме пред регулатора на главната машина. От мостика даваха ходове, рейката се въртеше, но нищо не се случваше. Разглобихме и регулатора. Шлиците към помпите на машината бяха износени. Един латун за минути оправи работата. А ме досрамя, че малко преди това почти бях готова да си пусна рапорт за напускане…

На път за Аржентина с „Каменица" бяхме посред океана. Абсолютен щил, а наоколо – само вода. Слънчевото зарево бързо угасваше зад хоризонта, а на кораба сумракът се сгъстяваше. Почти всички без вахтата бяхме на мостика на приказки и цигари. Боцманът връхлетя и хвърли бомбата: „На бака има някой! Видях очите му в тъмното!" Боци бе много точен мъж, а и не пиеше, за да има причина да не му вярваме. Въоръжени с фенери се завтекохме надолу по траповете, а вече по-предпазливо – и към носа. Гледката ни порази. В кабинката зад предната мачта, с отворената си страна към надстройката, в мрака, където са намират телефоните, зло ни гледаха две огромни жълти очи. Ясно бе, че не са човешки. Предположенията включваха какво ли не – дявол, извънземно… Когато „онова" размаха криле, разбрахме, че е огромен бухал – повече от метър. Той се би геройски, докато не бе укротен в чувал. Опитваше се да хапе и да дере, докато не го напуснаха силите. На гърба му имаше ужасна кървава рана – албатросите не позволяват на някакви си нощни птици да се реят над океана.

Понеже на кораба животните са мое „завеждане", приютих бухала в кабината си. Той бързо разбра, че няма полза да се бие и с мен – говорих му, лекувах го, храних го. Сурово месо започна да яде едва когато му го давах завито в памук – хищникът си търсеше дивеч, а ватата възприемаше като козина. С Бухчо станахме приятели – навсякъде по кораба обикаляше зад мен като домашно кученце. Не налиташе на екипажа и спрях да го заключвам. Работех нещо по палубата, когато ме застигнаха виковете на Дядо Лечо – достолепния капитан Алекси Алексиев: „Здравче, бързо, Здравче… прибери го!" Междувременно лодката бе докарала агента, който си говорел с барото в капитанския салон. Моята кабина е наблизо и Бухчо се изнизал през отворената врата, влязъл при изненаданите събеседници, за да се нахвърли върху непознатия му човек. Капитанът го спасил зад вратата на своята кабина, върху която бухалът продължаваше да се блъска, но се укроти още като ме видя…

Винаги съм се чудела тези пернати, които ни навестяват в океана, как разбират на кой кораб трябва да се качат и в каква посока. Сигурно си имат някой техен „сателит". Защото наистина шарят между корабите – чапли, гарги, пощенски гълъби, какво ли не. Някои виждах за пръв път, не знаех и как се казват. Всички „отсядат" при мен. Храня ги, поя ги, а като наближим

брега, заминават, без дори да се сбогуват. Беше ми харесало едно електриковосиньо с шарени петна по гушката, очевидно блатно птиче. Вместо ципа имаше смешни плоски пръсти на краката. Два дни отказваше да яде и се криеше в кабината ми. Бях чела, че тези „водни" животинки поемат храна само от водна повърхност. В банята ми под бивша вана имаше един правоъгълник метър на два, ограден с ниско ръбче. Напълних „басейна" с вода и пуснах същата храна. Гарджето я изяде, реши, че това е негова територия, и не само че не се страхуваше вече от мен, но не ме пускаше в банята. На втория ден въведох режим кой кога да я ползва.

Рибите много-много не ги разбирам, но риболовът ми е голяма страст. На плаване тръгвам със спининг, пълен набор куки, оловни тежести и километри месина. Състезанията ги правим на рейд, обикновено вечер и на прожектор. Трима ловим, десет ни одумват. Едва се сдържам да не набия някой от умните кибици. После всички сме на рибено парти край барбекюто на кърмата. Ако не ме домързи, обикновено аз пържа рибата. Пред Бразилия си ловяхме всякакви риби, докато не се появиха хищните саби. Прогониха всички други видове, изядоха куки, олово, месина. Продължихме да ловим с метални проволки и гайки от машината. На връщане към България бяхме на рейд южно от Дарданелите. За кратко време налових 20 рибки. Нямаше и две еднакви – как да не им завидиш на гърците…

Със „Сакар" от Акаба плавахме на север в Червено море към Суецкия канал. Исках нещо да погледна по моята част на бака и понеже вторият механик Жечо Леондиев не бе на вахта, му казах: „Приятелче, направи ми компания отпред, на носа." Той е доста по-възрастен, отговорен човек, с когото си имаме приказка в свободното време. Всъщност на бака е едно от най-приятните ми места по кораба. Мога с часове да се наслаждавам на прекрасни залези и изгреви, които съществуват само в океана, да гледам фосфоресциращата вода, да се заслушвам в шума на разрязваната от вълнореза синева. Без да влагам какъвто и да е смисъл, надвесена през борда, спонтанно възкликнах: „Има ли в това море делфини, или няма?!" За изненада на двама ни те се показаха след две-три минути – десетки огромни делфини. Шоуто бе невероятно – животните плуваха със скоростта на кораба, изскачаха на метър над повърхността, тежко плясваха във водата, прескачаха се, изпреварваха се, играеха си. Гледката привлече и други, но когато Жечо каза, че Здравка е извикала делфините, май много не му повярваха. По-важно бе, че аз вярвах…

Сигурно ми се смеят, когато кажа, че избрах тази професия, защото обичам морето. Тя ми позволи да видя света. Всичко ми е интересно по неговите непознати кътчета – природата и хората, историята и културата. Едно е да четеш за Саргасово море, друго е да видиш огромните му водорасли, едно е да ти разказват тайните на Бермудския триъгълник, друго – да го прекосиш на кораб, като „изчезваш" само в собствените си мисли. Малко е

да се качиш на борда само за да вземеш едни добри пари. Трябва и нещо да дадеш – сърце на екипажа, грижи на кораба. Ако не обичаш кораба, значи не обичаш и собствения си дом.

Корабът е като живо същество, раздялата с него – трудна. През Суецкия канал закарахме „Преслав" до режището в Индия. Месец на рейда чакахме високата вода. Когато тя дойде, на пълен ход се понесохме към сушата. Няма да забравя писъка на разпокъсаната ламарина, когато между два огромни танкера нашият нос се заизкачва по брега. Плакахме всички заедно с капитана. Вечерта гузни и безмълвни се прибрахме по хотелските си стаи. Бяхме погубили човешко творение, за което стотици екипажи се бяха грижили десетилетия, а то ни беше хляб и дом, приятел и надежда в бурите. Последният екипаж трябва да слиза от рейда, не след съучастие в убийството на брега…

Благоприятно обстоятелство е, че вече повече от две години на „Миджур" плаваме един почти постоянен екипаж. Знаем си работата, характерите, приказката. Така са по-лесни и смените с колегите – не се налага да обикаляш по кораба. С две думи казваш какво е направено, какво предстои, на какво да се обърне внимание. Моята работа „генетично" е свързана с машината, където ме разбират бързо, а още толкова – по палубата и на мостика. Не обичам усуквания от рода на „сега ли да стане" и „така ли да стане". Добре е, когато и „палубата" има адекватно отношение по техническите проблеми. Да речем, като страхотния боцман и адаш Здравко Маринов, който може всичко по кораба. За разлика от някои, които и един морски възел не са връзвали.

Само веднъж се случи освен мен да има и друга жена в екипажа – вторият помощник-капитан Янка Железова. Рядко имаше и моряшки съпруги – обикновено на „сладките" рейсове. Веднъж бяха в изобилие – рейсът на 3 000-тонния „Поморие" бе Варна – Венеция, а се стоеше на кей 15 дни в центъра на италианския град. На кораба не се възприемам като жена, защото длъжността ми не е „електромеханичка". Женската ми природа е скрита в „мъжки" характер – доста пуша, добре псувам, не пия, но винаги съм на масата, когато „машината" има повод. Аз съм една от тях и трябва да съм като тях. Не допускам жестове на кавалерство – на кораба сме, за да си вадим хляба, всичко друго пречи на работата. Човещината обаче е задължителна – без предпочитания, еднаква към всички. Както и опасността да се издавим е еднаква за всички…

Юни 2011 г.



СЕКРЕТЕН ПОДАРЪК

Капитан III ранг от резерва инж.
ИВАН Г. ИВАНОВ – създател
и дългогодишен управител
на „Хидроремонт И&Г” ООД

Като млад армейски офицер баща ми – кореняк добруджанец, започва службата си в Нова Загора, където среща бъдещата си съпруга, местят го в Ямбол, където аз се появявам навръх Никулден през 1951 г., после учи във Военната академия, покрай която имам три години софийско жителство, за да продължи службата си в Долни чифлик, където се ражда и брат ми – също като мен морски офицер, достигнал много по-високи позиции в марината – командир на Военноморска база Варна. Първи детски спомен за водна стихия след един пороен дъжд ми е река Тунджа, която преля от коритото, после покри мостовете на кукерската столица, влачейки камиони като кибритени кутийки. Вече бях ученик във Варна, когато ме смайваха делфините, излезли чак до брега на морето. Математиката ми вървеше, интересуваха ме инженерните науки и от специалностите в Морското училище през 1969 г. си избрах „Корабни машини и механизми”. Естествено, за гражданския флот – исках да плавам в Световния океан.

Науките ми споряха, с дисциплината бях в златната среда, но петте курсантски години минаха под знака на две сериозни и много различни увлечения – матроски пляски и леководолазно дело. Под ръководството на старшината на ротата – легендарния мичман Тихонов (който нощем „пляскаше” в баровете по курортните комплекси с мълчаливото съгласие на началниците), самодейният ни състав от 12-ина курсанти достигна професионално ниво. Отначало печелехме първи места в училищната художествена самодейност, после в армейските и националните прегледи, докато я докарахме до записи в телевизията. Двамата с Андрей бяхме солисти – аз висок, той нисък, добра, умишлено ексцентрична двойка. В България по онова време нямаше друг състав за матроски пляски. Публиката ни вземаше за танцьори, облечени в матроски костюми, които всъщност бяха парадните ни уни-

форми, само с един ластик, който придържаше баретата. Жънехме слава и награди, които веднъж съвсем нелогично ощастливиха само половината от състава. Тя се отказа от наградите, а всички заедно отказахме да играем на поредния концерт. Командването и политотделът изтълкуваха курсантската ни солидарност като колективно неизпълнение на заповед, за което ни грозеше ако не изключване, поне разжалване. По някакво чудо ни спаси сърцатият ни командир Ганчо Денев, който май лично „опра пешкира"… Беше човек!

В системата на учебния процес механиците изучавахме леководолазна подготовка, а на Кирил Лясков – преподавателя по тази дисциплина, дължа професионалния си избор. Той събуди интереса ми, „вкара ме" под водата, допускаше ме в полигона и след занятията, споделяше огромния си опит. Скоро ми довери важна функция – от втори до пети курс бях инструктор в обучението на следващите випуски и в часовете в училището, и по време на леководолазната практика на море.

В пети курс вече бях женен, роди се дъщеря ми и ентусиазмът да покорявам Световния океан се стопи. Началникът на училището контраадмирал Манолчев се съгласи да служа във ВМС. Подводният ми актив водеше към две възможности – „Тихина" или Леководолазната школа във Военноморска база (тогава бригада) Варна. Избрах школата, традиционно отлично подразделение, командвано от сърцатия, амбициозен и организиран Лилян Янев. „Прави каквото искаш!" ми каза, когато му се представих, а той ме заведе до моята канцелария. Това означаваше, че ме освобождава от едномесечния „казармен режим", през който новоназначените лейтенанти не си ходеха вкъщи, докато не научат службата. Означаваше и друго – задължаващо очакване, че ще си върша работата по съвест и със старание, на което самият той бе пример. Вторият ми професионален „идол" бе старшият офицер-водолаз, впоследствие командир на Аварийно-спасителния отряд (АСО) Петър Кючуков. Сам той емоционален, контактен и сърдечен, вършеше професионалната си работа, подчинена на разбирането, че под водата няма звания и длъжности, че сигурността на всички ни се гради на доверие, взаимопомощ и човещина. Нямам спомен някой да каже „Не мога", защото в школата и в АСО се учехме да можем…

Три години бях командир на леководолазен разчет в школата, а след това – офицер-водолаз и старши офицер-водолаз в отряда – общо 16 и половина години във ВМС. В този период имах възможността да трупам опит и знания, да решавам най-различни задачи, да усвоявам нова информация и техника, да контактувам със специалисти, производствени и научни звена у нас и в чужбина – неща, които след службата щяха да са ми много полезни. През 70-те и 80-те години на водолазното дело във флота се гледаше сериозно. Съществуваха съответните структури, водеше се системна подготовка, техниката съответстваше на задачите. Макар и относително

затворени в себе си, по моята професия ВМС контактуваха с различни институти – главно ВМЕИ – Варна, в решаването на някои научно-практически проблеми. Тогава имаше стремеж типичните за корабостроенето и кораборемонта рязане и заваряване да се „вкарат" под вода. От това се очакваше висок икономически (за цял спектър граждански морски дейности) и боен (за военния флот) ефект. Помня десетки разработки, интересни експерименти, специализирана апаратура, различни решения, приспособления, рационализации. И това, че ми се размина специално разкритата твърде интересна тема за аспирантура.

Контраадмирал Фиданчев вече бе заместник-командващ на флота, аз – старши лейтенант, когато по повод на посещение на Панаира една есенна сутрин слязохме от влака в Града под тепетата. Той бе старши на морската група, а аз – удостоен рационализатор и активист в ТНТМ. Началството ме попита имам ли специален интерес към нещо от изложението, признах, че нямам, и той реши да бъдем цял ден заедно, без да губим време с панаира. Флотският фолклор разнасяше легенди за буйния нрав на Фидана, които ме безпокояха, проектирани в предстоящата неизвестност. Обядът в централния ресторант в Асеновград подкарахме по пълната схема, шофьорчето на предоставената от пловдивския комендант кола получи указания да яде всичко като нас, но нищо алкохолно да не пие, а аз да не си мисля, че мога да се включа в плащането. После продължихме нагоре по Родопите. Войникът си гледаше пътя, аз мълчах, а адмиралът разказваше за своя край, за младите си години, за партизанския период, за приятелите си. В края на неизвестно село, в последната къшла, открихме един от тях. Фидана се загуби в прегръдката на овчаря, излязъл сякаш от стар филм – дългокос и небръснат, с огромен ръст и гръмогласен, на всичко отгоре – в ямурлук. И пак я подкарахме по пълната схема – втора серия… Вечерта във влака асимилирах този странен ден, срамувах се за притесненията си – не вдигнахме скандал в ресторанта, с никого не се бихме, дори не стреляхме. Топлеше ме неочакваната човещина, приятелското ненатрапчиво покровителство на обръщението му – никога по звание или фамилия, а винаги „моето момче". Обяснявах си, че подводничарската природа на адмирала бе придърпала под крилото си и един водолаз…

В нашата работа има строги и специфични правила, ориентирани към ефективността и безопасността на тези „долу", осигурявани от другите „горе", подчинени само на този, който ръководи цялата операция. И всякакви, дори най-доброжелателни, намеси, а и откровени показухи на старши началници, командири, проверяващи и др. са излишни, някога – и опасни. Имал съм конфликти на този основа, дори едно наказание с арест от командира на дивизиона. На крачка съм бил да прекратя учение, ако не се махнат дразнителите. Като водолаз бях прав, но по устав – помладши, т.е. крив.

Този казус изскочи и по време на най-трудната ситуация в цялата ми служба във флота. С водолазния катер бяхме командировани (в подчинение на командира на бургаската база) в полигон в Северния Несебърски залив да търсим изстреляно от подводница, но неизплавало торпедо. От борда на катера аз ръководех работата на водолазите по двойки с автономно снаряжение. „Пренавито" да изпълни задачата, съсредоточено в търсенето при интензивно плуване на дълбочина 20 – 25 метра, едно от момчетата не обърнало внимание, че въздухът в бутилките му свършва. На катера не постъпи авариен сигнал, обирахме слабото на въжето, докато матросът се показа на повърхността в безсъзнание. Качихме го на борда, започнахме изкуствено дишане, спрях работата по задачата, докладвах, заразпитваха ме, получих нелогични указания. Граничен катер ще вземе пострадалия, ще го закара до базата, а оттам с кола – в бургаската военноморска болница. Явно бе, че има баротравма, която по дългия път до болницата можеше да го погуби. Обявих, че няма да изпълня тази заповед, а ще направя това, което и по правилата е най-подходящо в случая. Медицинският инструктор, който ни осигуряваше, се бе „панирал". Старшината на водолазната команда Васко Петров ми бе ценен помощник. Момчето дойде в съзнание и го вкарахме веднага в барокамерата, за да се борим с кесонната опасност за живота му. Всичко приключи без никакви вредни последствия. Този път не ме наказаха, че не се подчиних на началник…

Опасност за Варна, изпитание за много служби, повод за десетки награди, за стотици публикации (като се размина страшното) бе пожарът на танкера „Ерма". С дежурния брандвахтен катер заедно с двама матроси, въоръжени с изолиращи противогази (и пожарникарите тогава май нямаха такива), във фаталния ден първи стигнахме и стъпихме на борда на горящия танкер. Още отекваха детонации по него, а трябваше да открием има ли живи хора навсякъде по кораба – в това число и в тъмното машинно отделение. Нямаше никого… Операцията по гасенето вече набираше инерция… Щяха да минат десетилетия, докато един от наградените нагоре по веригата началници ме попита какво да прави с неговия орден, други са го заслужили повече от него. Разбрахме се да го даде на дивизиона спомагателни кораби.

В професионален и социално-исторически план от всичко, което съм правил под водата, най-значимо е участието ми в аварийно-спасителната операция по подводница Щ-204, потънала през 1941 г. и лежаща на дълбочина 34 метра на дъното в наши води, на 16 мили източно от Черни нос. Тя продължи от 26 юни до 30 юли 1983 г. с участието на два кораба от Аварийно-спасителната служба (АСС) на съветския Черноморски флот и бе ръководена от нейния началник капитан I ранг Александър Жбанов. Неговият щаб бе разположен на спасителния кораб СС-21, а „Кил" постави котви и рейдово оборудване. От българска страна бяха привлечени

базовият буксир „Юпитер", легендарният ветеран „Хр. Ботев", главният герой – водолазният катер, танкери зареждаха гориво. Тогава бях капитан-лейтенант и офицер-водолаз в АСО и цял месец прекарах на катера в непрекъснато ръководство на водолазната команда от един старшина и четирима матроси, подсилена с двама матроси от „Юпитер". Осигуряваше ни доктор Кочев, периодически на море идваше и старшият офицер-водолаз Найден Ангелов.

Работата беше много интензивна – по 20 – 25 спускания на ден, в които от двете страни участваха общо над 40 водолази, насочена към три точки на подводницата – в носовата част по снемането на оръдието, в кърмата по рязането на единия от винтовете и вътре в централния пост, от който се очакваше най-много информация. На борда на СС-21 бяха още корабостроители, механици, лекари. Изненадващо Жбанов предложи само на мен от българите да се спусна в централния пост. Руските водолази не се ориентирали добре сред плетеницата от системи и механизми в отсека, допълнителен проблем, въпреки осветлението, бе мътилката от разпада на органични вещества, която предполагаше работа предимно опипом. Отговарях едновременно на три изисквания – механик, водолаз, познавах подводницата. Предложих за по-удобно да се спусна с автономното снаряжение, но за по-голяма сигурност ми разрешиха само с екипировката на среден водолаз – 3-болтов шлем, 100-килограмово оборудване, тежести, шлангове, въжета и т.н. Всичко това трябваше да се „промуши" надолу през два люка с диаметър 650 милиметра. Прибирах ръце покрай тялото и изпусках въздух, за да намаля напречното си сечение. На горния люк ме осигуряваше друг водолаз. Имах стотици часове под вода, но сега пред мен бе нова двойна психическа бариера – какво ще намеря вътре и ще изляза ли навън. Мотивираха ме доверието, отговорността, професионализмът на колегите.

В централния пост на Щ-204 бях час и половина. В него имаше всичко, характерно за внезапно и отдавна спрял живот – щурмански прибори, апаратура, каса, документи, лични вещи, кости… Вършех си работата, а ме гневеше безумието на войната, поразяваше ме ужасната гибел на моряците, изтръпвах от присъствието си в сърцето на този колективен гроб. Още повече време ми отне изплуването нагоре по „стъпалата" за изчакване, повече от четири часа бях в барокамерата на борда на СС-21. Операцията категорично идентифицира потъналата подводница, освети действията ѝ в последното плаване, реши да не се вдига поради наличието на боезапас, извади общо над 53 устройства, оборудване, лични вещи, документи и литература, останките на седем членове от екипажа, погребани впоследствие с почести…

Въпреки голямата разлика във възраст, звание и длъжност, по време на ежедневната ни обща работа с капитан I ранг Александър Жбанов се превърнахме в искрени приятели. За него бях просто „Ваня". Толкова се

бяхме сближили, че той се шегуваше: „Ще трябва май да те осиновя…" На раздяла ми подари най-ценното нещо, което имаше – личния си дневник. В него от началото на годината началникът на АСС на съветския Черноморски флот педантично и ежедневно бе отразявал дейността на руските спасители – операции, кораби, координати, участници, спускания, резултати, грешки, оценки. Имаше карти, схеми и снимки, но най-много ме учудиха докладите му до командването на флота на явен текст, преди да ги премодулира засекретяващата апаратура. Казвам това едва днес, след 28 години, защото преди подаръкът можеше да донесе на моя приятел непредсказуеми неприятности…

През новия период, на учението „Спасение – 93", турският спасителен кораб „Куртаран" със спасителен звънец изведе от наша подводница петима души на повърхността. В медиите операцията бе наричана първа, единствена и уникална. Може би секретността от предишните години още тегнеше над прохождащата откритост или бе модерно да се похвалим, че си сътрудничим с бившия враг, но никой не се сети да каже, че в продължение на години спасяването на екипажа на бедстваща подводница бе отработвано многократно с АСС на съветския Черноморски флот. През втората половина на 80-те години под ръководството на тогавашния заместник-командващ на ВМС по тила контраадмирал Емил Станчев в наши води при абсолютна секретност се проведе спасително учение, в което участваха три-четири руски кораба, наша подводница и осигуряващи съдове. За първи път бе използвана руска автономна спасителна подводница, която се „стикова" с нашата субмарина, лежаща на дъното, и изведе „горе" седем души от екипажа ѝ. Няма кой да го знае по-точно от мен, защото заедно с двамата руски колеги аз бях в екипажа на спасителната подводница…

ВМС имаха планове да придобият специализиран спасителен кораб от Югославия, да вървят напред в подводните технологии, с които по онова време малко научни и производствени звена се занимаваха. А в чужбина вече имаха традиции в това отношение. Към края на 80-те години темпото спадна, кораб така и не дойде, очертаваха се съкращения. Дейностите под вода започнаха да се свиват до някакъв прагматичен минимум и в един момент разбрах, че в моята област във военния флот съм постигнал всичко и няма какво повече да очаквам. Благодарение на Морското училище и ВМС бях натрупал всичките възможни по тогавашните стандарти звания – специалист III, II, I клас, майстор-водолаз, както и съответстващите им нива в системата на тогавашната предказармена подготовка. През 1990 г. подадох рапорт за напускане, а кадровиците много се учудиха на аргументите ми – плащат ми за 10% от моите възможности, а нямам предизвикателства. Предложиха ми длъжност в Щаба на флота – още по-скучен вариант. Семейството ми се разпадна. Един адмирал едва не ми отне апартаментчето във „Владиславово". И скочих в житейската неизвестност. Малко късно ми бе да

плавам като механик по корабите, но за всеки случай завърших курсове и за рулеви. Не се изкуших и от много доходния тогава улов на рапани. След година в едно техничарско събирателно дружество създадох еднолична фирма „Иван Генов" ЕТ за хидротехнически дейности. Баща ми бе първият назначен в нея. Привличах „на парче" познати и колеги според техните възможности.

Като понатрупах опит, през 1993 г. създадох „Хидроремонт И&Г" ООД. Най-важен сред първите назначени вече за постоянно четири-пет души бе бившият старшина Георги Георгиев, с когото дълго служехме заедно във ВМС. В началото на 90-те години, въпреки големия брой хидротехнически обекти в страната, няколкото държавни предприятия, които поддържаха и ремонтираха съоръжения под вода (ДП „Язовири и каскади", СТФ, УПМКАП и др.), или прекратиха, или рязко ограничиха дейността си. А това позволи да насоча личния си бизнес в тази сравнително свободна ниша. През първите три години имахме общо пет сериозни контракта. За първото десетилетие станаха общо 79, от които свързани с крайбрежни съоръжения – 17%; АЕЦ, ВЕЦ и ПАВЕЦ – 35%; язовири, каскади, басейни, канализации и други хидротехнически съоръжения – 48%. И до днес имаме договори за сервизна поддръжка, обслужване и ремонтна дейност с НЕК ЕАД – предприятие „Язовири и каскади", и АЕЦ „Козлодуй", работили сме почти по всички електроцентрали, язовири, в пристанища, заводи и курорти.

Около 2000 г., за да отговорим на нормативните изисквания и да дадем сертификати за професионална водолазна дейност от призната международна система, във Варна организирахме курс, за директор на който поканихме французина Фредерик Кларо. Създадохме всички необходими условия и база, а между седемте обучаеми бяхме със сина ми Ивайло. Впоследствие, получил сертификат за инструктор, той превърна леководолазното обучение в свой самостоятелен бизнес. Водолазният център Варна имаше статут на Приобщен Златен център към NAUI (САЩ) и филиали в Албена, Пловдив и София. Тук проведохме още 6 – 7 курса, основно за чужденци, привлечени от известността на Кларо, условията и цената, а Ивайло за няколко месеца бе инструктор по Карибите. След това той създаде и разви нова опция – магазин за специализирана водолазна техника и оборудване, после отговаряше за цялата подводна дейност на фирмата, докато през 2006 г. му предоставих управлението на „Хидроремонт И&Г". Всъщност за тази крачка той се бе готвил от дете – интересуваше се от моята работа, идваше в базата и на катера, премина през всичките му съставни части, за да може след години да поеме закономерно фамилния бизнес.

Днес фирмата има собствена база на острова, пристанище под наем в Центъра по хидро- и аеродинамика, плаващ кран (пригоден за драгиране на дълбочина 20 м), буксир, несамоходна баржа, шест-седем лодки, багер, автокран, три барокамери (две мобилни) с различно предназначение,

комплекс за работа с газови смеси на дълбочина до 100 м (съизмерим с аналога си на спасителния кораб „Протео" на ВМС"), два подводни управляеми робота. В момента строим „Хидро-3" – специализиран водолазен кораб, който след коренна реконструкция на основата на корпуса на турска 130-тонна, 30-метрова тàка ще наситим с необходимата техника, апаратура и барокамера. В зависимост от работата персоналът ни се движи между 90 и 120 души, сред които са 15 инженери и от 20 до 40 водолази. Можем едновременно да формираме до 10 водолазни групи, да работим на 6 – 7 обекта.

Голямо предизвикателство бе двегодишната ни работа в КРЗ „Одесос" по драгирането на 330 000 куб. м маса, поставянето на 32 мъртви 100-тонни котви, преместването на стария и позиционирането на новия плаващ док. Близо три години работехме по рехабилитацията на варненския вълнолом. Сдадохме го с Акт 16 и сертификат за експлоатационна годност. В момента работим в АЕЦ „Козлодуй", по укрепването на стената на язовир „Белмекен", търсят ни от морски и речни пристанища, имаме довършителни работи в КРЗ „Одесос", ангажименти по платформата в залива, както и проекти с МТГ „Делфин". Това, че държавата не се е втурнала да създава прекрасни условия за бизнеса, не е нещо ново. Но поне да не се пречи на инвестициите. Около 1,5 млн. евро ни струва преустройството на базата и строителството на кораба. Десетки са инвеститорите на това, че и на повисоко ниво. Всеки се е сблъсквал с бюрокрация, протакане, неразбиране, несъвършена нормативна база. На острова например от години не може да се строи нищо. Не бил приет градоустройственият план. Кога това ще стане и ще стане ли изобщо – кой да ти каже.

Много разчитам на професионализма на екипа. Веселин Даскалов отговаря за мероприятията по морската част, Владислав Вълков – за водолазните дейности, 6 – 7 души са от „моя" дивизион във флота. Имаме двама „гвардейски" механици от него – Владимир Цеков и Марин Димов. С Димитър Статев се знаем още от водолазния катер. Добри професионалисти са също Ивелин Иванов – инженер хидротехнически съоръжения, Христо Николов – главен инженер на фирмата, Ивайло Цветанов – ръководител проекти, главният счетоводител – Станка Цъгова и офис мениджърът – Росица Обретенова.

Преди години с водолазния катер след поредния рейд под Калиакра в бурно време се прибирахме към Варна. „Юпитер" се върна назад, за да разбере дали не сме се издавили. Тогава не потънахме, та сега ли… И понеже сме на повърхността, когато имаме основания и възможности, подпомагаме някои социални и културни дейности, начинанията, свързани със 120-ата годишнината от рождението на контраадмирал Вариклечков – една емблематична личност в българската военноморска история.

Септември 2011 г.



ДВА МАНДАТА ДИПЛОМАТ

Бригаден адмирал от резерва
доцент доктор
ИВАН ЙОРДАНОВ

Историята на флота пази редки случаи, когато на морски офицери са възлагани дипломатически задачи – участие в преговори, конференции и комисии, подписване на споразумения. За последните около четири десетилетия поне дузина флотски офицери (някои с червени пагони) са назначавани на военнодипломатически длъжности по целия свят – от Куба на запад до Китай на изток. Единствено обаче на Иван Йорданов (рядкост и в световната практика) се случва да работи последователно в две държави (и то какви!): със звание капитан I ранг – военен, военноморски и военновъздушен аташе в Лондон от 1993 до 1997 г., и като бригаден адмирал – аташе по обраната и военноморски аташе във Вашингтон от 2000 до 2002 г.

Където и да се е учил бъдещият военен дипломат, е бил не само отличник, но и първенец – на английската гимназия в София, на Морското училище във Варна, златен медалист на Военноморската академия в Санкт Петербург. Учил се е и в Новия свят, но там все още не поставят оценки и не дават медали. Когато решава да се яви на първия в армията конкурс (писмен и устен английски език и интервю пред комисия от Министерството на отбраната) за военни аташета през януари 1992 г., той има 22 години служба във ВМС, вече е капитан I ранг, доцент, доктор и заместник-началник на Морското училище по учебната и научна част. Морският офицер е класиран на първо място в конкурса, впечатлявайки комисията, но... за Израел заминава друг – четвъртият. Може би за когото е бил конкурсът?

Компенсацията идва след година. Тогавашният министър на отбраната Валентин Александров се сеща за морския първенец и му предлага без конкурс да заеме (по-точно да възстанови) службата в Лондон, опразнена в първите години на ферментиращия преход. Дотогава той има „междуна-

роден" стаж като личен преводач и съпровождащ офицер на първите двама командващи ВМС след промените. С вицеадмирал Венцислав Велков посреща за първи път във Варна командващия VI флот на САЩ – тогава вицеадмирал Уилям Оуенс, и е на първото участие на български офицери в учение на НАТО в Средиземно море. После идва един по изключение специално за него съкратен до три месеца подготвителен курс, който трябва да даде на военния дипломат много знания – за своята и за другата страна, за международните конвенции, за двустранните договори и споразумения, за дипломатическия протокол, за съдържателната страна на дейността и използването на техническите средства. Пропуските тук носят само срам на изпита, а там – отзоваване в родината.

Завистливо-интуитивното усещане за службата на военния дипломат свързва келепира с това „да си оправи положението" и да види свят, а труда му – с уморително стърчане покрай „шведските" маси и подрънкване на лед в чаши с уиски. Отношението към военния аташе допълнително корозира макар от редките случаи, когато в недавното минало зад граница можеше да се отиде с връзки, по „награда" или за почивка. Дейността обаче на Иван Йорданов в двете чужди столици е апотеоз на образа на военния дипломат, посветил се изцяло на интересите на страната, армията и флота. Сега от нея му е останало удовлетворение от свършеното, приятели по целия свят, спомени за „звездни" мигове, куриози и огорчения, признание и авторитет сред нивата, на които е бил подчинен в страната, както и уважение сред кръговете, с които служебно е контактувал в повече от 60 държави. Зад този резултат стоят качества като честност и професионализъм, интелект и широка обща култура, контактност, изисканост и вкус, пронизвани ежедневно от висока отговорност, организираност и коректност.

…Макар и сам, на Острова военният аташе играе ролята на цял „офис", който представлява министъра на отбраната, началника на Генералния щаб и видовете въоръжени сили по всички въпроси на специфичните им двустранни отношения със съответните институции на другата страна, с легални средства събира, анализира и изпраща необходимата за тях разнообразна информация, участва в учения, конференции и други форуми, посещава военни поделения, учебни заведения, заводи и фирми, лично организира посещения на делегации и обучение на офицери. Нормално е работният ден да обхваща 16 часа. По-сложно е, когато в една вечер трябва да се посетят четири приема, защото отсъствието е политически жест. Не минава без стопански функции, грижи за колата, бензина, отчет на разходи, чак до сервиране на кафе на гостите.

В този период отношението към страната ни покрай скорошния старт на реформите и лявото управление съвсем не е възторжено. Но пък той е характерен с бързо развиващото се военно сътрудничество. Страната ни е наблюдател в ЗЕС, десетки офицери се обучават в английски военни ака-

демии, както и в Колежа за отбранителни изследвания. Делегации кацат всеки месец, веднъж – четири с един самолет. И всички, начело с министъра, се събират на една българска вечер в сърцето на Лондон, в квартирата на военния аташе.

В чуждия град той се грижи не само за големите началници. Един лейтенант после ще разказва как е бил посрещнат лично от аташето на летището, как с колата му е разглеждал забележителностите. Мъка е, като идват неподготвени по целта на посещението делегации, когато техни членове са неточни, неорганизирани и капризни. Един генерал е решил нещо невъзможно – без фуражка да посети военни поделения, където му се полага почетен караул. Положението спасява британски колега, колекционер на униформени атрибути, който услужва с българска фуражка, само че – на младши офицер.

В Лондон покрай смяната на посланиците Иван Станчов и Стефан Тафров с карета на двора военният аташе е на аудиенция при кралицата в качеството ѝ на държавен глава. С нея той е разговарял и на други приеми. Също и с принц Чарлз. На Единбургския херцог принц Филип, изкушен много от хералдиката и никак – от комунизма, обяснява защо на пагоните на капитан I ранг има ромбчета вместо звезди. Нали ги има в почти всички армии по света? В лондонския период попадат разводът и смъртта на принцеса Даяна, превърнали светските хроники в истерична скръб от загубата на популярна личност. Всъщност само с нея от кралския двор аташето не е общувал лично.

Още в първия си мандат Иван Йорданов разбира, че съпругата му също е войник на протокола. Тя трябва да съпровожда, да допълва и да подпомага военния дипломат. Тя трябва да бъде елегантна, любезна и усмихната, понякога – неуморна. Готвачът на посолството е болен, а поканените на прием 20 двойки трябва да бъдат посрещнати подобаващо. Съпругата се развихря в кухнята с помощта на три български студентки. После идва неин ред да покани на обяд асоциацията на съпругите на военноморските аташета. По традиция може да присъства само съпругът на домакинята. Китайката упорито не желае да разговаря с представителния сервитьор с папийонка – просто това не е нейното ниво. „Недоразумението" е изгладено, когато разбира, че това е предрешеният капитан I ранг Йорданов, решил по този начин да освежи женското парти.

Военният аташе представя не толкова себе си, колкото своята армия и страна. Затова трябва непрекъснато да мисли при посещения във военни поделения, при официални контакти, от деловите разговори до визитата в служебния апартамент на първия морски лорд в Трафалгарската арка. За него няма значение колко е малка страната му, а колко е голямо достойнството му – най-малко поради това, че покрай софийската английска гимназия познава много повече историята и културата на Кралството, от-

колкото някои негови високопоставени поданици. Срамувал се е, когато вижда скука в очите на британски генерали, които разговарят по световната, европейската и българската политика с неподготвени нашенци. На „Виктори" – флагманския кораб на адмирал Нелсън, са попадали далеч не всички английски морски офицери. За разлика от българския военен аташе. Протоколният прием за изпращането му от Лондон го залива с впечатляващо по количество и рангове присъствие, с непротоколни сълзи, искрени пожелания и уважение.

Новото назначение във Вашингтон вече бригаден адмирал Йорданов получава няколко месеца след като се е класирал на първо място в конкурс сред 15 конкуренти. Обстановката през 2000 г. вече е друга. България е приятелска страна, по влизането в НАТО има национален консенсус. Но в подготовката към него на аташето се налага повече от 150 пъти да посети Пентагона. Затова си е наел квартира близо до него. Работата се усложнява и от обстановката на Балканите, ликвидирането на българските ракети със среден радиус, извършваното изследване и оценка на структурата на Българската армия.

Зад океана Иван Йорданов също работи в екипа на двама посланици – Филип Димитров и Елена Поптодорова, има вече подчинени военен и военновъздушен аташе. В мандата му попадат посещенията на двама премиери, двама началници на Генералния щаб и един военен министър. По служба е в Ню Йорк, Норфолк, Сан Диего, Монтерей, космическия център във Флорида. В столицата почти ежедневие са срещи с висши военни, конгресмени и сенатори. Приет е лично от шефа на военното разузнаване, от председателя на Комитета на началник-щабовете, беседвал е със световноизвестни личности – Доналд Ръмсфелд, Пол Уолфовиц и други служители на Държавния департамент и Пентагона.

Посещенията във военни съединения и части в Северна Каролина, Вирджиния, Тенеси, Флорида и Калифорния дават възможност да се изучи и „транспортира" в България опитът на почти всички силови структури – видовете въоръжени сили, морската пехота, националната гвардия. Аташето участва в учения, конференции, като моряк му допадат посещенията във флота и на самолетоносач.

На трагичния единадесети септември с колата на посолството минава край Пентагона пет минути преди атаката. И понеже живее до атакувания обект, Иван Йорданов решава за известно време да евакуира семейството си от Вашингтон. За принос към развитието на сътрудничеството между ВМС на двете страни президентът Джордж Буш награждава бригаден адмирал Йорданов с военноморския орден на САЩ „Легион на заслужилите".

Службата приключва година по-рано от тригодишния мандат. Военнодипломатическият корпус, подбиран по принцип сред най-добрите офицери в света, е шокиран от възможността един от тях да бъде уволнен в

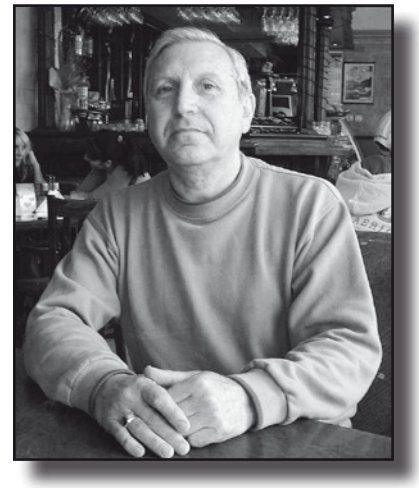
апогея на професионалната му реализация, в средата на петото му десетилетие по силата на едно решение на българския парламент, което вместо с оценки за качества борави с навършени години. След три години пределната възраст за служба в армията е коригирана в обратна посока, но тогава зад океана България става пословична с конюнктурното отношение към своето офицерство. Иван Йорданов приема случилото се не толкова като личен въпрос, колкото като обида към десетки офицери, в чийто морал и професионален потенциал е лично убеден.

Ако за повече от колегите му няма, за бившия дипломат се намира достойно решение. На втория ден след преминаването му в резерва вече е директор на Дирекция „Международно сътрудничество" в Министерството на отбраната. Около година и половина участва във формирането и практическата реализация на важно направление от политиката на военното ведомство, посреща и изпраща делегации, анализира процеси и прави предложения, съпровожда министъра в Афганистан и други, по-малко горещи точки по света.

Днес Иван Йорданов е доцент в Техническия университет във Варна, чете си лекциите пред бъдещите корабоводители. По този фарватер той плава, „осребрявайки" натрупваните през годините мъдрост, авторитет и контакти. А вместо да опише дипломатическите си преживявания зад граница, се е захванал да състави българо-английски политехнически речник – колкото скучно, толкова и полезно занимание.

Август 2007 г.

ДЕВЕТАТА ВЪЛНА



Главен механик
КИРИЛ КИРИЛОВ

Във варненската ми морско-роднинска координатна система аз съм единственото изключение сред общо седем моряци, свързало професионалната си реализация с гражданския флот. Всички други по някакъв начин се отнасят към ВМС. Като старши матрос на торпедоносец дядо ми е участвал в Балканската война. Един свако, завършил Нахимовското училище, е служил в бреговата радиостанция на флота, още двама чичовци са съответно офицер и мичман, след като завърши висшето си образование и синът ми, преминал през „Пясъка", „отби" девет месеца интелигентна служба в Щаба на флота. Много преди да се родят децата ни с бъдещия си тъст – командир на кораб от ВМС, а после – граждански капитан, сме съвипускници от Морското училище.

В ученическите си години през ваканциите не бях на морето само в дните, в които вали дъжд. От тримата приятели, които извън маратона си плувахме до Галата, единият стана офицер, другият капитан, а аз – механик. В училището ме приеха за това, за което единствено кандидатствах – механик за гражданския флот. В средата на 60-те години това бе най-предпочитаната специалност. Освен че предполагаше да се обикаля светът, почти невъзможно за обикновените хора тогава, считаше се, че тя дава големи възможности и за „брегова" реализация, в която съкращението „инж.", особено получено в Морското училище, значеше много. Много се и учеше. По това, че с часове гонеха футбола по плаца, разбирахме, че навигаторите са влезли в сесия. Механиците борехме по-сложните науки.

От курсантските години пазя спомени за случки, които бяха възможни само на тази възраст и в тези условия. На мода бяха някакви „карантини", чиято цел бе за дълго да предпазят курсантското братство от вирусите, които всяка зима вълуваха зад оградата. Когато подкарахме трети месец

без всякакъв контакт със света извън казармата, група второкурсници измислихме ответната реакция. Всяка вечер по един се „самоотлъчваше" за няколко часа, докато останалите телефонно го осигуряваха. „Системата" не залови нито един.

Сигурно съм сред малкото, наказани с пет денонощия арест лично от началника на училището. Бях дневален една неделя, когато, както винаги, имаше закъснели от отпуск за вечерната проверка. Дежурният офицер не успя да излови нарушителите, защото някой услужливо дръпна шалтера на електричеството. Мислехме, че се е разминало, но понеделнишкото разследване изкара истината. Само аз продължавах да твърдя, че снощи всички са били в строя. Командирът на батальона капитан I ранг Атанас Насков се прояви като джентълмен – на своя глава не приведе наказанието ми в изпълнение. Иначе трябваше на предстоящата си сватба да се появя с остригана „нула номер" глава.

Спектакълът „сдаване на курсовката" се играеше веднъж годишно, подготвян в строга тайна от началниците и дежурната служба. Курсовката – за випускния курс от пет златисти „чайки", която носехме с гордост на левия ръкав, превърната в огромна хоругва, укривана цяла година, в уречения ден на плаца тържествено и атрактивно се предаваше на четвъртокурсниците. Ритуалът, издържан по каноните на военния устав с участието на духовата музика, имаше особености: длъжностните лица – най-големите „пакостници" (и най-големите чаровници) в ротите, въоръжени с парадни саби – временно присвоени от канцелариите на командирите, яздеха коне, временно предоставени от домакинския взвод. В строя пъстрееха плакати с карикатури, остроумни лозунги, имаше и едно „на колене" за изключените. Нашият випуск бе последен, който сдаде курсовката. Младежката самодейност бе окачествена като кощунство, гавра и своеволие, организаторите бяха разкрити и наказани с целия регистър на дисциплинарния устав. Най-много си изпатиха колегите за военния флот. Службата си в него те започнаха с една звезда по-малко на пагоните...

По време на лятната леководолазна практика в пети курс се наложи аварийно да изплавам от 20-метрова дълбочина. По-късно лекарите установиха тотален пневмоторакс на десния ми бял дроб. Само спешната двукратна интервенция на хирургическото светило професор Кузманов реши сложния здравословен проблем. Но забраната за плаване на море бе за цели пет години. Така се озовах в Портовия флот на Варненското пристанище като механик, където останах осем години, плавах на осем от десетте му влекача и достигнах длъжност отговорен механик – старши на всичките четири смени на кораба. Тогава влекачите плаваха много интензивно, а в залива, пристанището и езерото им се случваха ситуации не по-малко отговорни и рисковани, отколкото на търговските кораби в Световния океан.

Бях на челния от двата буксира, които провлачваха голям китайски кораб по посока на Пристанище Варна-запад. Тъкмо наближавахме влезлия скоро в експлоатация нов Аспарухов мост, когато заклини рулевата машина на „китаеца". С този курс щеше да уцели носещата колона и да събори моста. Само аварийните ходове на челния буксир предотвратиха аварията. Фактът, че корабът ни застигна и ни удари в кърмата, бе нищо в сравнение с това, което можеше да се случи.

Бях механик на „Меркурий", когато с още два буксира две денонощия непрекъснато обливахме с тотоген за охлаждане борда на горящия танкер „Ерма". Ако спасителната операция, в която участваха различни ведомства и сили, не бе успяла, последствията щяха да бъдат страшни. Ордените и премиите обаче не стигнаха до Портовия флот...

Покрай „Лъджата" всички кораби минаваха с влекач и „Уран" бе повикан да свърши тази работа. Важно е при подаването на буксира да се изравнят скоростите на двата съда. По радиото пилотът обяви, че корабът се движи с шест възла (разрешената скорост в езерото и каналите), но се движеше с десет, защото ние бяхме на максималните си обороти. Едва успяхме да се освободим от буксира, когато ни застигнаха тези 25 хиляди тона. Влекачът се прехвърли през булба на кораба, загреба вода с борда си и се изправи като оловно войниче. Най-неприятна задача имахме след трагедията на скъсания понтон пред Белослав. Две от изваденитe от водолазите тела приехме на нашия влекач...

Портовият флот ми даде много в професионално отношение. Той учи своите механици да вземат бързи и адекватни самостоятелни решения, да предугаждат следващата команда на капитана и активно да участват в маневрата, подлага ги на изпитания, които формират натрупваща се рутина. Дойде момент, когато вече имах всичко това и ме влечаха плавания по-далече от брега. БМФ обаче не се нуждаеше от „външни" механици. Намерих друг начин за влизане в Параходството. То имаше свободни места за първи помощник-капитани, по-известни като помполити. Търсеха се морски лица, дори някои капитани кандидатстваха за тази престижна тогава длъжност. Подадох си документите, завърших тримесечна школа и се качих на моторен кораб „Котел". Убеден съм, че човекът прави длъжността (а не обратното), не се срамувам и сега, че четири години я изпълнявах, и досега съм в добри човешки отношения, каквито бяха и тогава, с хората, с които плавах.

Не се чувствах партийна номенклатура, представител на партията, още по-малко началник, а човек, чиято основна функция е да подпомага капитана, т.е. държавата, която той олицетворява по света, да изпълнява свойствените за кораба задачи, съпътствани от всичко, което може да се случи в открито море, вътре между членовете на екипажа и в пристанищата отвъд „желязната завеса". Нормално бе, ако някой се сбие, напие, кръшка

от работа, закъснее или не се върне в чуждо пристанище на кораба (само последното не ми се е случвало), главният виновник да е помполитът. Сега може и да изглежда странно или смешно в новата ценностна система, но тогава наред с химерите, които времето опроверга, именно съревнованието, наставничеството, честванията, празниците и ритуалите, филмите и книгите правеха живота на кораба по-смислен, истински и човешки...

Покрай името на кораба сключихме шефство с общината на град Котел. Имаше достатъчно профсъюзни пари, от партийния комитет даваха по някоя награда, капитанът отпускаше от своя лимит, така че имаше възможност да се организират екскурзии за екипажа до балканското градче. Местни хора идваха на кораба. На него имахме женска национална носия от Котленския край. Нейните шевици и пайети впечатляваха чуждите агенти, пилоти и бизнесмени, стъпили на борда по чуждите пристанища. Следващият ми кораб – „Ловеч", плаваше до Западна Европа. На брега се слизаше само по групи. По време на ремонт в Полша някои моряци се връщаха чак на другата сутрин, неспособни за работа. След второто нарушение паспортът оставаше „на трупчета". Един мъжки откровен разговор обаче оказваше по-добро въздействие. Ако помполитът е имал значение за климата в екипажа, за всеотдайността му в работата и достойното му поведение на брега, значи не е бил излишен товар на борда.

След промените имах само един шанс – да започна занаята отново „от нулата" – трети механик на 25 000-тонния моторен кораб „Славянка". Плавах на голяма част от корабите на тази серия. До главен механик изкачих стълбицата за нормалните осем години, през които в машината се случиха три пожара. Първият ми кораб в това качество бе „Миджур", после се заредиха още „Балкан", „Шипка", „Бургас", „Бетълджойс". До август 2007 г. плавах в БМФ, от септември същата година – с кораби, оперирани от „Ахилеос шип мениджмънт". Последният ми кораб бе „Линден". В тази компания привлекателен е районът на плаване – Черно и Средиземно море, и по-краткият контракт – четири месеца.

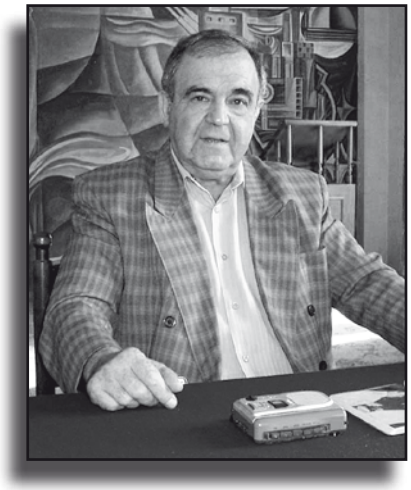
На първия ми кораб като главен механик на път за Италия още при маневрата в Мариупол от строя излезе дистанционното автоматично управление на двигателя. Преминахме на местния пулт за ръчно управление, но реших, че докато стигнем до Босфора, трябва да отстраним повредата. Всички механици и електромеханикът работихме непрекъснато. Наложи се да проверим и почистим над 50 механични и електромеханични клапана, сред които по закона на Мърфи „виновника" отворихме последен. Точно пред пролива.

Когато късно вечерта с празния химикаловоз „Бетълджойс" отплавахме от Марсилия за Барселона, вълната бе около два-три бала. До сутринта в Лионския залив силният северозападен вятър вдигна вълната до пет-шест бала. Ясно бе, че с този курс е безсмислено да се плава, защото на пълен

ход скоростта бе около възел. С капитана решихме да направим поворот обратно към френския бряг, което изискваше предварителна подготовка – целият екипаж бе по местата си, всички механици – в машината, взехме пълен баласт в двата централни танка. И все пак съществуваше вероятност танкерът да загребе вода и под напора на вятъра и вълната да загуби стабилност. Бяхме готови и за най-лошото. Никога не съм вярвал в това суеверие, но капитанът започна поворота, след като отброи някаква негова си девета вълна. Корабът се пребори със стихиите, направи най-бавния и мъчителен поворот, който съм виждал, и палубата се показа над водата. От близкото пристанище отказаха да ни приемат и ни предложиха координати в една уж по-спокойна бухта. Цяло денонощие с ходове напред-назад, обиране и спускане на котвите се удържахме да не налетим към брега.

За 36 години по корабите само веднъж се случи да се освободя от един четвърти механик, на който мястото му не беше там. Но пък имах щастието да срещна стотици други, над и под мен в корабната йерархия, добри професионалисти и достойни хора. Ако трябва да спомена само по един от началниците си, това ще бъдат по-предишният ми главен механик – Димитър Миладинов, и последният ми капитан (не защото е последен) – Ивайло Йорданов. Удоволствие бе да работя с такива всеотдайни подчинени като механиците Димитър Димитров и Тодор Генов, с фитера Дочко Дочев. Работата ми не само като първи помощник-капитан, но и като главен механик ме убеди, че в отношенията с хората на борда всяка вълна трябва да е „девета"...

Май 2008 г.



НАЧАЛОТО НА ПРОМЕНИТЕ

Контраадмирал от резерва
КОНСТАНТИН БОГДАНОВ

Не знам дали каприз на съдбата или съзнателно преследвана приемственост (а може би и двете) ме разположиха в близката роднинска среда сред десет моряци. Баща ми бе рибар, единият ми син плава с корабите на БМФ, а другият е командир на граничен кораб. Сред военните съм най-младши по звание и длъжност. Над мен са един адмирал и един вицеадмирал, съответно бивш заместник-министър и бивш министър на отбраната. Двама братовчеди са капитани, други двама – механици в гражданския флот. Три години бях в Нахимовското училище и още пет – в Морското.

През 1964 г. започна флотската ми служба на голям преследвач на подводници, на който бях последователно командир на две бойни части и помощник-командир. Пет години минаха на стражевите кораби – командир на бойна част, старпом, по една година командир и на „Смели", и на „Дръзки". От този период най-ярък спомен ми оставиха четирите средиземноморски плавания на стражевите кораби. През 1977 г. бях командир на „Дръзки", който по време на съвместно международно учение буквално спаси потъващ румънски торпеден катер, буксирайки го до Военноморска база Варна.

После ми провървя на щабни длъжности – в базата и флота, началник на Оперативния отдел бях след началник-щаб и преди командир на базата в периода 1990 – 1992 г. Приех длъжността от тогавашния капитан I ранг Христо Контров в първата година на трудните и още неизвестни тогава промени. Навън бушуваха политически страсти, прохождащата пазарна икономика донесе първите трудности в материално-техническото и финансовото осигуряване. Старата система на колективна сигурност се рушеше с много по-голяма скорост от тази, с която се полагаха основите на новата. За членство в НАТО говореха само „атлантиците". Започна съкращаване на флота, на срока на военната служба, кораби излизаха от строя.

Кадровият проблем излезе на преден план с цялата си острота. Всички офицери, които не харесваха по някаква причина военноморската служба или виждаха по-добра (и по-платена) реализация в гражданския флот, използваха правото си да не се деполитизират и бяха освободени в един много кратък период. Кадровият дефицит сред офицерите засегна по индукция и старшинския състав. Разумно решение бе част от матроските длъжности да се трансформират в старшински и в задаващата се безработица отслужилите дълга си матроси да останат по корабите в по-горната категория. Въпреки това в един момент стотици длъжности в базата бяха вакантни. Променящата се ценностна, а и материална система не подреждаше военноморската служба сред приоритетните професии.

В тази обстановка, срещнал подкрепата на заместниците си и щаба на базата, опирайки се на командирите и щабовете на дивизиони, заедно се стремяхме преди всичко да съхраним достигнатото ниво на бойна готовност и подготовка за изпълнение на свойствените задачи на море, да поддържаме техниката в строя и да мотивираме личния състав за професионално изпълнение на функционални задължения. Работата бе много напрегната, съпътствана от трудности от всякакво естество. Увереност добихме в края на 1991 г., когато проверка на Инспектората на Министерството на отбраната, включваща и учение на море, даде положителна оценка на Военноморска база Варна. За куриоз в края на учебната година тя бе класирана на първо място в армията и на второ във флота. Свое куче лошо хапе…

По същото време бе проведено първото българо-американско военноморско учение в наши води с ракетния крайцер „Йорктаун" с командир капитан II ранг Дънкан Фергюсън. На мен бе възложено да бъда ръководител на ученията. От базата участваха фрегата „Смели", корветите „Бодри" и „Решителни", миночистачите имаха свой епизод по замисъла на задачата. Тогава още не бе променен Законът за държавната тайна, така че основа на съвместното планиране, взаимодействие и управление бе съществуващата международна морска нормативна база. Естествено, трябваше да се преодоляват ред организационни и езикови трудности, известна несъвместимост на процедури и възможности на апаратурата, техническите средства и т.н. Същност на ученията бе тактическото маневриране – разврящане, строеве, епизоди, касаещи способите за използването на корабите и оръжията на море. Въпреки неговите особености, ученията не бе трудно за нашия щаб и командирите, но то за пръв път включи в един процес планиране, организиране на взаимодействието и управление на море с участие на кораб от Шести флот на САЩ.

Един факт, установен на неофициално, лично ниво между мен и капитан II ранг Фергюсън, е много показателен за значимостта на промените, които се осъществяваха. Оказа се, че двамата сме били по едно и също време – 1970 г., в един район на Средиземно море, с противоположни задачи.

Командваният от мен стражеви кораб следеше американския самолетоносач „Форестал", който провеждаше активна бойна подготовка – стрелби, полети и т.н. Тогавашният морски авиатор пък е летял над нашите стражеви кораби… Богатата социална програма, предложена на американските екипажи, включи концерти, посещение на музеи, забележителности, в това число и на мемориала в Шумен. Там гостите ни останали впечатлени от това, че страната ни има 1 300-годишна история. А на връщане в автобуса пели български песни…

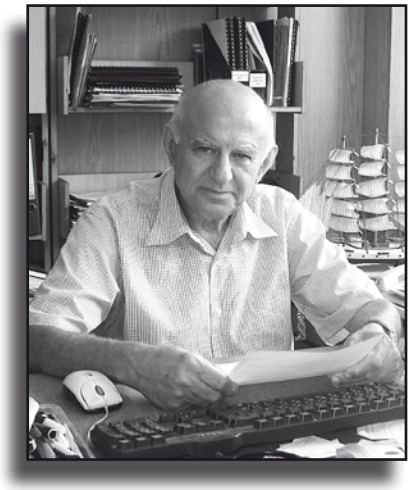
В тези първи години на последното десетилетие на миналия век стартираха и добиха голяма интензивност чуждестранните корабни визити, програмите на които включваха различни начинания, учения, посещения и обмяна на опит в базата. В периода 1 януари 1990 – 31 декември 1992 г., покрит на две трети от „мандата" ми като командир на базата, само във Варна посещения са направили общо 25 кораба от 13 държави. От тях 17 кораба от девет държави (шест кораба от САЩ) са посетили българските ВМС по двустранна договореност. Другите осем кораба (шест фрегати, разрушител и крайцер), по един от осем държави-членки на НАТО, бяха във Варна в състава на Постоянния Атлантически флот на алианса. През 1992 г. бе проведено аналогично на първото учение с американския ракетен крайцер „Монтерей". Идващите на посещение на българските ВМС чужди висши военни не подминаваха и Военноморска база Варна. Имах възможността да посрещам командващия Шести флот на САЩ, началника на Генералния щаб на турската армия, командващи на флотове и други морски съединения. С командващия турските ВМС адмирал Танас се оказахме „земляци". Моят род по бащина линия има корени в село Булгаркьой в Беломорска Тракия. Турският флотоводец бил роден в съседно село.

Първата зима, в която бях командир на базата, се оказа студена, с бури и виелици. Сложната метеорологична обстановка, преспите по пътищата, финансовите проблеми и някои субективни причини почти бяха обрекли на гладуване хората на поста за наблюдение и свръзка на нос Калиакра. Информиран за това състояние, успях с високопроходима машина да отида на поста и да се уверя лично, че нещата изискваха бързи решения. Тогава те показаха, че армията се е отворила към обществото, а то не е безучастно към нейните трудности. Безвъзмездна помощ на няколко бизнесмени от Каварна осигури нормалното хранене на разчета на поста за месец напред. След много години участвах във военен ритуал в Добрич. В едно организационно затишие седнахме на кафе в сладкарницата в центъра на града. Но сервитьорката донесе първо бутилка „Столичная". Едно от гладуващите тогава на поста момчета ме бе познало...

През 1991 г. кораб на Военноморска база Варна – фрегатата „Смели", осъществи първата официална визита в държава-членка на НАТО – Гърция. А сред посещаващите ни американски военни моряци се говореше,

че корабът от Шести флот, който си е изпълнил най-добре задачите за годината, в навечерието на Коледа, на път за родината, като награда „се отбива" във Варна, в повечето случаи с учение с кораби на Военноморската база. Най-голямото достойнство на основния ѝ команден състав през тези години обаче бе, че той успя да осмисли, приеме и в твърде сложни условия и трудности да започне реализацията на промените, съхранявайки традиции, готовност, подготовка и дух. Това позволи в следващите години Военноморска база Варна да се включи активно и плодотворно в евроинтеграционните процеси във военноморската област, да приеме новите предизвикателства, а впоследствие – и стандартите и процедурите на НАТО.

Ноември 2007 г.



МЕЖДУ СЦИПА И ХАРИБДА

Ст. н. с. д-р инж.
КОСТАДИН ЙОСИФОВ –
ръководител на Центъра по
хидро- и аеродинамика – Варна

Ст. н. с. д-р инж. Костадин Йосифов е роден на 14 март 1943 г. в Горна Оряховица. През 1966 г. завършва ВВМУ „Н. Й. Вапцаров", специалност „Корабостроене". Специализира във Великобритания и Швеция. Експерт на UNIDO в Куба е през 1986 и 1987 г. и член на технически комитет на 20-ата Международна конференция на опитните басейни през 1990 – 1993 г. Докторска дисертация на тема „Изследване на движителен комплекс – гребен винт в дюза" защитава във ВМЕИ „Ленин" (днес ТУ) – София, през 1976 г., а научно звание ст. н. с. II ст. по специалност „Теория на кораба" придобива през 1981 г. Първите 11 години от професионалната му реализация преминават в Института по корабостроене (НИПКИК), където последователно е конструктор, научен сътрудник и ръководител на лаборатория. В продължение на 30 години работи в Института (сега Център) по хидро- и аеродинамика, от които 2 години – като ръководител на лаборатория, 3 години – ръководител на секция, 10 години – заместник-директор по научноизследователската дейност и 15 години (от 1992 – 1999 г и от 2003 г. досега) – директор. Има над 60 научни публикации (19 в чужбина), две негови помагала на английски език се ползват в 8 държави, ръководил е над 20 проекта в областта на корабната хидродинамика и бреговата хидротехника. Участва в 9 научни съвета и други експертни комисии, в 4 международни и 6 национални професионални научни сдружения. От 5-членното му семейство четирима са доктори.

През 60-те години на миналия век младежите получаваха право да следват едва след двегодишна (във флота тригодишна) казарма. Военните училища акумулираха този дълг и по принципа „две в едно" скъсяваха с години пътя до житейската реализация. Безплатният им „ол инклузив" подхождаше на железничарската пенсия на баща ми. Морските ми представи се изчерпваха с летни лагери, училищни екскурзии и семейни пътувания до Варна, но интересът ми към Морското училище бе запален от неговия първокурсник Радослав Сираков – бъдещ директор на НИПКИК. В родната ми Горна Оряховица той събираше завистливи погледи с курсантската си униформа и ме убеждаваше, че интересната му специалност – „Корабостроене", е единствена, която не изисква служба във флота. Това ми трябваше – чак на третия месец от курса по моторно летене към местния аероклуб се сетиха да ни завъртят на стола, на който вестибуларният ми апарат се провали – не ставах за мореплавател…

Бях приет пети по ред сред 20 души в класното отделение на „тенекеджиите" (корабостроители корпусници) и се оказах четвърти по височина в цялата техническа рота, наричана още „сомчета" покрай прякора на ротния ни командир капитан-лейтенант Владимир Здравков, наследил само след година предшественика си на тази длъжност – капитан-лейтенант Васил Апостолов (Гаю). През 1961 г. бяхме трети випуск корабостроители, а през 1963 г. специалността бе закрита, тъй като кадри по нея започна да подготвя ВМЕИ (сега ТУ) – Варна. Все пак Морското училище се отчете пред бурно развиващото се тогава корабостроене, подготвяйки над 200 (заедно с корабостроителите механици) негови труженици. От нашето 111-о класно отделение 12 души започнаха работа в заводите във Варна, Бургас и Русе, петима бяхме назначени в НИПКИК, двама станаха преподаватели в Техникума по корабостроене и корабоплаване, а един – механик във ВМС. През годините всички добиха развитие, някои преминаха в плавсъстава, други станаха ръководители от различен ранг. В момента, прехвърлили средата на седмото си десетилетие, само трима останахме на активна професионална позиция. И до днес в благодарната ми памет са основателят на специалността „Корабостроене" и началник на едноименната катедра капитан-лейтенант Неделчо Великов, преподавателите Георги Тошев, Йордан Пращинков, Георги Георгиев, Тодор Ганчев…

В училището влязохме по време на Кубинската криза. Още първия ден (а после това се случваше често) ни вдигнаха „по тревога". Разтревожен и без кепе, и аз се тръшнах в изгорялата трева по заповедта на отдельонния командир старшина II степен Иван Чобанов да залегнем край оградата на училището. Чоби мълчаливо разглеждаше „позицията", докато спря над мен. Липсата на кепе не го впечатли особено, но това, че краката ми „гледаха" към оградата, искрено го възмути. Изслушах една тирада как: „Врагът

ще се яви в гръб и ще те измъкне, без да усетиш, през оградата или най-малко – ще те убие!" Щяха да минат години, за да се убедя колко прав бе Чоби – най-лошите врагове винаги идваха откъм гърба и наистина се опитваха да ме изкарат „зад оградата". Научих се да ги срещам лице в лице…

Военната психоза бе толкова голяма, че спираха прожекциите на кината, за да тренираме прибиране в училището и по време на гарнизонната ни отпуска – знае ли човек кога ще започне войната? Но някои си оставаха в тъмното. От безумните пеши походи „за разсредоточаване" малко ме облекчаваше духовата музика. И в гимназията духах в баритона, но в училището до трети курс биех чинелите, а след това, почти до края на пети курс – големия тъпан. Всичките пет години бях „бакар" – прекрасна школа по справедливост. Седях в средата на масата за 12 души, дежурните носеха храната в баки. „Раздай първото!" „Раздай второто!". И аз раздавах точно изчислените калории с черпака в алуминиевите чинии на колегите си. Да оставим, че понякога раздавах второто, преди сам да съм свършил с първото, по-важно бе порциите да са равни. Остане ли нещо в баката – раздавам допълнително, не остане ли – бакарят остава гладен. За разлика от Морското училище, извън него често „баката" не стигаше за всички, а ако стигнеше – не биваше разпределяна справедливо. В науката също…

Имах късмет, че първи запис през 1966 г. в трудовата ми книжка бе „Конструктор" в секция „Технико-експлоатационни качества на кораба" в НИПКИК, ръководена от довчерашния ми преподавател в Морското училище Георги Тошев, комуто дължа професионалния си старт. След две години, когато с конкурс станах научен сътрудник, получих „Варненско жителство", а на следващата година с отпуснат ведомствен заем си купих една гарсониера в квартал „Победа" и напуснах общежитието на ул. „Шипка" 10. Бях последен в „жилищния" списък, но ненадейно се оказах първи – никой не искаше да живее практически извън тогавашния град.

Обичах си работата, която имаше допълнителен мотив – участието ми в предидейните проучвания, изготвянето на концепция, идеен и технико-работен проект на Научно-експерименталната база по корабна хидродинамика (НЕБКХ) ме приобщаваше към екипа, ръководен от ст. н. с. Петър Богданов, чиято голяма цел бе превръщането ѝ в бъдещ едноименен институт. В частност се явявах водещ изпълнител на дейностите по създаването и ръководството на Кавитационната лаборатория на НЕБКХ. На 10 октомври 1976 г. бе открита базата, а на 1 юли следващата година – Институтът по корабна хидродинамика (ИКХ). Той бе създаден с организационната, техническа и финансова помощ на правителството и Програмата за развитие на ООН (ПРООН), плод бе на сътрудничеството с ІМО, ЮНИДО, Международната организация на опитните басейни, с ЦНИИ „Академик А. Н. Крилов" и на институтите от Сибирското отделение на АН на СССР, с редица български институти, учебни заведения и заводи.

Без никакъв собствен опит създаването на първообраза на института и неговото развитие през годините бе немислимо без отчитане на постиженията и помощта на сродни институти и на най-добрите специалисти във водещите поне дузина морски държави от САЩ на запад до Япония на изток. Участието ми в този процес бе благоприятствано от 6-месечен курс по английски език през 1971 г. в Банкя, както и от 8-месечна специализация в Англия и Швеция през 1973 г. като стипендиант на ІМО. Половин година преди специализацията и аз, като стотици колеги, получих предложение да сътруднича на разузнаването. Дилемата бе проста: подписваш и заминаваш зад граница, не подписваш и оставаш в родината. Подписах, получих псевдоним, водещ офицер и задачи, които по нищо не се различаваха от целите на служебната ми командировка – да взема колкото може повече научно-технически знания, опит и технологии, за това, с което се бяхме захванали – да превърнем България във водеща страна в този научен сегмент.

В университетския център на Нюкасъл, където бях шест месеца, нямаше нищо за шпиониране, освен че аз самият бях шпиониран от своите. Една моя „леля" периодически ме питаше как съм, та не се обаждам. Военният ни аташе на Острова направо застреля шпионската ми самоличност – изтърси се със служебната си кола в студентското общежитие, където бях настанен. Набързо ме упрекна в пасивност и си отиде. Активизирах се след няколко седмици в Лондон, където участвах в международна конференция. На нея се обзаведох с една безотчетна книга, която не можеше да се купи по книжарниците, и му я дадох, като написах от кого може да се използва. На коктейла руският му колега започна да ме вербува в мига, в който прочете баджа ми. Като се върнах във Варна, цялата моя кореспонденция (с някои липси) в двете посоки ми дадоха в районното управление на МВР?! Едва по-късно видях и „онази" книга. Но не беше моята – руският колега от Института „Крилов" я бе подарил на нашите ентусиасти. Никаква не я свърших…

В Швеция нещата бяха по-интересни – база, документи, опит. Имаше какво да се вземе. Един естонски емигрант ми смрази кръвта: „Господин Йосифов, виждам какво правите!" Изпращах моята разузнавателна „продукция" в колети между дрехи. Родните митничари ми връщаха колетите – през границата не се допускали употребявани дрехи. Скандал! Като се върнах, си излях възмущението на един съвипускник, който по онова време бе голяма клечка в органите. Не ме потърсиха повече, но след десетина години ме повикаха, за да ми кажат, че вече съм снет от отчет. Когато през миналата година бях „осветен" като ръководител на институт в системата на БАН, си помислих за стотиците „неосветени" на по-ниски длъжности. Прочетох си и досието – добре че съм бил „слаба ракия", защото не бих изпълнил другите задачи, които ме чакаха, ако бях отличник. Смътно си спомням, че в заявлението ми за сътрудничество на финала имаше нещо

като: „…ако наруша… нека ме постигне възмездието…” Имам недоказано подозрение, че възмездието ме постигна. През 1986 г. апартаментът ми бе взривен. Следствието не откри нищо. Удобната версия бе грешка – в съседен блок се откри още един Йосифов… Колко се промени светът – ако тогава трябваше да спазаря излизането си зад граница, днес децата ми рядко се връщат в България – синовете са в САЩ, а дъщерята – в Германия.

В живота ми 1976-а е „високосна” година – само десет лета след дипломирането вече бях един от първите кадри на ИКХ, защитил докторска дисертация, а за принос в създаването на НЕБКХ получих Народен орден на труда – златен. Тогава той бе изключителна чест, а днес вълнува само колекционерите. В института все по-малко се занимавах с наука и все повече – с ръководство, докато, вървейки по служебната стълбица, го оглавих на 31 декември 1992 г., след дълъг период на безвластие – синдикатите бяха принудили Петър Богданов да си подаде оставката.

Две години преди това ИКХ вече бе ИХА – Институт по хидро- и аеродинамика. Своеобразен апогей имаше институцията около средата на 80-те години – окончателно изградена база, в т.ч. и по аеродинамика, 310 души персонал, усвоени повече от 100 методики за различни видове моделни изследвания, над 50 изследвания за нови плавателни съдове, над 80 научно-приложни проекта за ВМС, в т.ч. и два тренажора, над 200 проекта за клиенти от 15 други държави. „Лъвският пай” бе за Големия брат – в годините на Студената война Централният научноизследователски институт „Академик Н. И. Крилов” в Ленинград се задъхваше само от военни задачи, а комплексните изследвания за руското гражданско корабостроене по едно дългосрочно Рамково споразумение от 1978 г. се извършваха във Варна. Веднага след него по относителен дял бяха изследванията за националното ни корабостроене…

И преди, и дълго време след началото на промените ИХА бе нещо като „шоу рум” на българската наука, задължителна част от „визитната картичка” на Варна. Извървяха се стотици делегации, работни групи, съвещания, обмяна на опит – наши и предимно чужди се чудеха, възхищаваха и завиждаха. По своята база и потенциал ИХА наистина влезе в световния елит на подобни изследователски центрове. Пазарната икономика наклони листата на клиентите зад граница, Русия отпадна, държавната субсидия намаляваше с всяка година, персоналът претърпя серия „редукции”, структурни промени свиваха свойствени звена. В „питата” на доходите „лъвският пай” вече бе на САЩ, Дания (от 2000 г. по Рамково споразумение със сродния институт), Турция, Белгия, Франция, НАТО и др. Намаляващата българска „квота” се поддържаше от Параходство БМФ и отделни частни корабособственици.

Още една моя „високосна”, но с обратен знак, бе 1999 г., в която бях уволнен „дисциплинарно” от ресорния министър заради „нарушения в

наемоотдаването". Естествено актът бе дългогодишно предшестван и последван (оказа се, че заповедта е неправомерна) от целия арсенал на неакадемичните механизми – обвинения, доноси, комисии, профсъюзни лагери, разследвания и т.н. Уж в интерес на института, политико-икономически и личностно-кариеристични щения в края на краищата формулираха простия казус „стани да седна". Не беше без значение кой ще седне на директорския стол – институтът има материални активи за над 100 милиона лева, около 100 декара земя, излаз на воден път, участие в крупни международни проекти. Не бях първият, отстранен по този начин, но реших да бъда последният, който няма да води битката за правотата си докрай. Докато бях безработен три години и десет месеца, само веднъж влязох в института за някаква формална награда, изгледах стотици серии на „Дързост и красота", но анализирах, доказвах, съдих „държавата", а на последната фаза толкова си бях повишил правната самоподготовка, че освободих буксуващите си адвокати.

Върховният касационен съд постанови да бъда възстановен на длъжността, но министърът на икономиката въобще нямаше намерение да предприеме нещо. На петия ден от мандата си новият министър реши проблема. Получих заповедта за назначение по факс в Централната поща, подписах го и го върнах, а с няколко копия се появих в института. Портиерът не ме пускаше, докато не му подаря едно копие, нагоре по веригата всички се стъписваха, като разбираха за какво съм дошъл. Тревата в района бе до кръста, от 122-ма бяха останали 62-ма служители, бюджетът бе свит почти до нулата, 62-те папки в кабинета ми с най-важната служебна информация за ИХА бяха в паяжини. От 31 юли 2003 г. официално бях на старата си длъжност.

Ако преди работата ни за българските ВМС бе „секретна" или най-малко „за служебно ползване", в новия период това, че фифти-фифти е съотношението на гражданските и военноморските (за съжаление чужди) задачи, ни е голямо и открито завоевание. В него много важна и поучителна е „американската връзка", която някак случайно тръгна през 2006 г., покрай личен контакт на търговския ни аташе зад океана с компания, в която работят трима адмирали в оставка. Той предизвика интереса им към нашия институт, естествено мигом прегърнахме хипотезата за сътрудничество. Първата задача трябваше да изследва морски тласкаем състав. Дойдоха американците, омаяхме ги с презентации и показ на базата, а след конферентна връзка с техни пет „точки" за 2 – 3 часа се роди и първият договор. Военноморският летец и герой на САЩ адмирал Флайтли прекара два месеца във Варна, „привика" в града и военноморския аташе, и посланик Байърли. Нещата се прехвърлиха към военния флот. Може би само САЩ могат да си позволят такъв подход – създаването на нов кораб по определени изисквания се възлага на два консорциума, които включват проектант,

изследовател и корабостроител. На въоръжение се приема този от двата построени кораба, който за няколко години покаже по-добри качества. ИХА бе изследователят на единия консорциум! После и Турция ни покани за тази роля в международна битка за създаване на неин военен кораб. Дали ще не покани някой за някоя „българска" корвета, към която имаше няколко френски крачки? Впрочем с френска корабостроителна асоциация имахме разговори за създаване при нас на балкански тренажор за обучение на техни военни кораби.

Харесва ми онзи афоризъм, според който, ако човек иска цял живот нищо да не работи, трябва да превърне хобито си в занятие. И при мен се получи така – участвах в „зачатието" на любимия ми институт, в дългото му раждане, бях съпричастен с бурното му развитие, докато сега ми се падна заедно с екипа да водя битки за оцеляването му. В годините на кризата ИХА съществува не само поради старата си слава, създаваните и натрупваните през годините база, опит и кадри, но и благодарение на сегашните си „маневрени качества" – нетрадиционни задачи, нови пазари, ориентация към „експорт", приоритет на новите технологии, възобновяеми енергийни източници, проблеми на сигурността. В пика на кризата – периода от 2008 до 2011 г., изпълнените външни услуги са 38 (от 5 до 15 на година) за 11 държави, в т. ч. за Турция 10, България – 7, САЩ, Белгия и Дания – по 4, Франция – 3, Израел, Испания, Англия, Финландия и Канада – по една. В зависимост обаче от „тежестта" на задачите по получаваните от тях приходи за периода 2004 – 2011 г. държавите се подреждат по друг начин: САЩ – 36,7%, Турция – 15,8%, Дания – 10,3%, Сингапур – 10%, България – 6,5%, следвани от ЮАР, Белгия, Англия и още 6 други държави. Колко динамична е ситуацията, показва рекапитулацията досега за 2011 г.: Израел – 45% (само от една военна поръчка), Турция – 30%, България – 19%, Англия – 6%.

Не знам дали заради атаката срещу „феодалните старци" или от реален стремеж на БАН да се самоусъвършенства, а най-вероятно и поради двете, от 1 юли 2010 г. имаме „ново двайсет" – ИХА осъмна като ЦХА (Център по хидро- и аеродинамика). Нямаше как да изпълним формалното изискване да имаме 25 хабилитирани лица при сегашното състояние на корабостроителните и другите кадри в нашата област. А иначе имаме относителна самостоятелност, запазен е персоналът от 80 души (59 изследователи, 11 администрация и 10 обслужващ персонал), държавата покрива едва 40% от издръжката на Центъра, в който останаха две научни секции – „Корабна хидродинамика" и „Океанско инженерство, хидротехника и възобновяеми енергийни източници", както и две осигуряващи звена. Поддържаме и развиваме уникалната си база – дълбоководен, плитководен (един от най-големите в света) и маневрено-мореходен басейни, вълнови канал, кавитационна и аеродинамична тръба, два стенда, открита акватория, модерна техника за производство на модели и др., която ни нареж-

да в световната десетка и европейската петица (след Холандия, Германия, Швеция и Норвегия) на подобни хидродинамични центрове. Използваме 13 елитни програмни пакета, сътрудничим с 8 национални и 11 чужди институции, членуваме в 7 организации. Най-новите ни предизвикателства са свързани с български проект за преустройството на два кораба във фериботи за линията Варна – Кавказ, както и със създаването на тренажор за речна навигация с финансовата и консултантска помощ на Правителството на автономен район Фландрия в Кралство Белгия.

Най-важният проблем на ЦХА, а това си е проблем предимно на държавата, днес са кадрите. Нископлатени тук и конвертируеми зад граница, те нямат достатъчна мотивация да се задържат в центъра въпреки добрата му база, опит и име. Впрочем въпреки всички промени през годините съхранихме името, с което сме известни по света – BSHC (Bulgarian Ship Hydrodynamics Centre). Е, отначало част от кореспонденцията ни отиваше в БЗНС, но това е от друга опера. „Кръстник" съм и на улицата, на чийто единствен номер се намира центърът – от няколко години тя се нарича „Уилям Фруд". На средностатистическия гражданин това име сигурно нищо не говори, но колегите по света се чудят и завиждат на това „съвпадение" – българският ЦХА да се намира на улицата, наречена на англичанина – създател на първия в света хидродинамичен изпитателен басейн!

На „последната права" на професионалната ми реализация, след едно десетилетие в първообраза му и още три десетилетия в самия институт/център, се лаская от мисълта, че скромното ми име по някакъв начин ще остане в славната му история. По-важно от всичко обаче е неговото бъдеще в интерес на България…

Септември 2011 г.



СЪДБАТА ОПРЕДЕЛЯ ПОСЛЕДНИЯ РЕЙС

Моторист
мичман от резерва
КРАСИМИР ЕВТИМОВ

Родното ми село, разположено в плодородна част на Дунавската равнина край река Мътница, има трудолюбиви хора и повече от петвековна история. Предистория има и днешното му име. Едва ли модерният българин знае, че „гоене" е термин, свързан с отглеждането на животни. По някаква причина обаче Гоеница се е превърнала в Горна Гнойница. През 1973 г. голямото село е преименувано на Септемврийци по повод на 50-годишнината от едноименното въстание и в памет на убитите 72-ма души, по някакъв начин роднински свързани с почти всички от следващите поколения. Аз също имам близки сред тях. Според изследователите Антон Страшимиров в романа си „Хоро" преразказва трагичната история точно на това село. Няма как то да не формира у хората си себеуважение и достойнство, трудолюбие и честност. Друг въпрос е кой как и доколко ги реализира в сложния и променящ се свят. Аз поне се старая...

След като завърших престижния за времето си Техникум по речно корабостроене и корабоплаване в Русе, през цялото лято на 1972 г. работех по специалността си – моторист на различни кораби по реката. По същата специалност „отбих" тригодишна служба във ВМС – в по-голямата ѝ част поддържах агрегатите и карах из морето един баркас на поделението на лятно романтичния и зимно суров Маслен нос. След казармата отново плавах по реката в системата на Управлението за поддържане и проучване на река Дунав отначало като машинен боцман, после като механик. Задържах се по-дълго като втори механик на драгата „Приста". По тогавашните закони в „безсрочен отпуск" две години поработих в сектор „Ремонт" в зона „Строг режим" в сърцето на АЕЦ-Козлодуй. Работеха първи и втори и се строяха трети и четвърти реактор в края на 70-те години.

По съвет на един приятел, който вече служеше във военния флот, и аз постъпих там. За 15 години израснах от старшина втора степен до предсрочно произведен мичман, „смених" шест командири на най-тежкия Първи дивизион (много повече началник-щабове), в който изпълнявах една и съща длъжност – старши специалист-шифровчик и завеждащ личния състав, която за по-кратко наричаха „секретчик". Тя наистина ме допускаше до тайните на командването, може и да е предизвиквала завистта на колегите, но възприеман като човек на щаба, инкасирах и част от неговата, несвойствена за мен работа. Чертаех карти, пишех документи, обработвах планирането, един ден в месеца бях най-добрият човек в дивизиона – плащах заплатите на офицерите и старшините. В момента, в който се пенсионирах от ВМС през 1995 г., като че ли забравих безсънните нощи, дългите плавания, някои и други разочарования и обиди, остана ми житейската мъдрост и съхранено самоуважение, много приятели и куриози на флотския фолклор.

През лятото на 1981 г., по време на поредния поход на Обединената руско-българска ескадра в Средиземно море, след като корабите застанаха в своята си традиционна „точка", началниците, обрани от катери, отидоха на флагмана за поредното тактическо съгласуване и укрепване на дружбата. По едно време звънци разцепиха тишината, прозвучаха команди, развъртяха се оръжията. Посред бял ден турска подводница величествено бе изплавала между десетината чужди бойни кораби. По принцип подводница в надводно положение би могла да бъде видяна само в базата ѝ. Другото е рядко произшествие, особено в тази ситуация. Недоумявахме всички. Казва ли ти някой? Плъзна слух, че блестящият турски командир с това искал да каже: „Видяхте ли се колко струвате? Не ме открихте и под носа си, което означава, че все едно съм потопил който си поискам от вашите кораби." Обратната версия бе, че все пак някой от дежурните руски акустици бе открил целта. Получил предупредителното „почукване" на хидроакустическия сигнал по корпуса на подводницата, командирът ѝ съвсем предпазливо изплавал, защото знае, че в пика на Студената война много скоро след като те открият, където не трябва да бъдеш, идва ред на бомби, торпеда и ракети...

На 42-годишна възраст достойно се пенсионирах от военния флот, когато това бе възможно по тогавашните закони, и вече още толкова – 15 години, плавам с гражданските кораби, първите 11 от тях – под чужд флаг. Заедно с уволнилия се механик на фрегатата „Смели" – капитан-лейтенант Красимир Кръстев, постъпихме като мотористи на гръцкия (бивш руски „Анапа") карго-кораб FRIDOM-K. В екипажа имаше всякакви – българи, румънци, гърци, индийци. Следващия кораб на същата компания – DINAMIC HORIZONT, запомних с една човешка трагедия. На друг кораб, плаващ под малтийски флаг – LEVENT, преживях пожар в Ламанша. Последва по-

дълъг период на арабски кораби – MUBARACIA (още на първия ми рейс го закарахме в Индия за скрап), BASAN и контейнеровоза AL MANAH. Съгласно политиката на компанията към изпълнителския състав през 2002 г. бях освободен, защото навърших 50-годишна възраст. Един контракт направих с моторен кораб „Виктор" на „Космос шипинг", след което започна италианският ми период – на PORTINARI и MED SALVADOR. От 2005 г. съм кадър на БМФ – плавам на четири кораба на компанията – „Александър Димитров", „Сакар", „Плана" и „Българка". На всичките кораби, надявам се, съм бил добър моторист, пренебрегнал съществуващата възможност да стане слаб механик.

През лятото на 1997 г., на втория ми гръцки кораб, малко преди тайфуна Лили, натоварихме царевица от Сан Лоренцо, Аржентина, за Куба. За да не се прелива насипният фураж в хамбарите, в горния им край бяха наредени няколко хиляди торби със същата тази царевица, вероятно обработена с отрови срещу паразити. На четвъртия ден в морето някаква специфична миризма тръгна в надстройката и народът започна да се поболява. Няколко души повръщаха почти непрекъснато. Гръцкият капитан бе много свестен човек, но вероятно от компанията не му разрешиха да влезе в попътно пристанище. Палубният боцман бай Марин Христов – един чудесен мъж от Бургас, бе заявил, че прави последен рейс, а почина в ужасни мъки в ръцете ми. Един рулеви и двама моторист едва бяха спасени в болница в бразилско пристанище и повече не се върнаха на кораба. Разследването показа, че през спукания най-близък до надстройката хамбар в нея са проникивали смъртоносните изпарения. Аз бях сред най-малко обгазените, защото за късмет кабината ми бе на проветриво място в канижела. Няколко дни на дрейф изчаквахме да ни подмине Лили. През следващите три месеца останах единствен моторист на кораба. Добре че електромеханикът Сашко Рошавия ми помагаше в тази безсменна вахта. От цялата история ми остана поуката, че моряците никога не трябва да обявяват „последния си рейс". Да не чуе Дяволът...

Противно на българското значение на името му, LEVENT си бе скапан отвсякъде кораб, който като че ли търсеше къде да потъне. Вместо това обаче се запали в 10 часа вечерта в Ламанша. Четвъртият механик бе избягал своевременно от кораба, а полакомил се за пари, и без това калпавият ни шеф му носеше вахтата. Та точно в неговата вахта в скоро боядисаното машинно отделение тръгна пожар от скъсан от старост горивен тръбопровод. Добре че фитерът Пламен Ямболиев не изпълнил разпореждането на неизтрезнелия си още началник да включи вентилаторите. Щяхме да изгорим като факла. Гасихме пожара, повикани от фитера, дълго и след полунощ. Нямаше как да пуснем системата с въглероден двуокис, защото изваждането на шефа от машинното е дълга и сложна операция. Капитанът дори не подаде „пожарна тревога". Разнасяхме на ход пушеци из оживения пролив

сред буксири, на които им бе отказано да ни помагат. Дни след случката още имаше огнища на пожара.

На три пъти с кораби на арабските емирства бях на ремонт в един и същи завод в Дубай. Огромното съоръжение, в което работят около 15 000 души, работи интензивно, като по часовник, без всякакви компромиси. Изключено е да пушиш цигари или да си чоплиш носа. Не гледахме дори мач на „Левски" и ЦСКА, защото при ремонт телевизорите въобще не работят. Работата се разпределя точно и се възнаграждава според свършеното. Няма ги нашенските номера от типа – вижте там свършете работата, а после ще видим, или да получиш възнаграждение за нещо, което не си свършил. Не бях очаквал точно такава арабска хватка.

Най-дългия си рейс от 11 месеца имах с италианския PORTINARI при много добри условия. Когато на борда дойде Енцо Бугати – шеф на компанията, по нищо не му личеше, че е милионер и има над 50 кораба. На един от тях – MED SALVADOR, се качих само след 20 дни, поканен от Красимир Кръстев, бившия ми колега моторист, който вече бе успял да стане главен механик. Изкарахме жесток ремонт в Китай при минус 15 градуса, мизерия и глад. При моточистка на агрегатите, пренасяхме тежките им глави, когато се изсипах. Отказах на капитана да сляза в Сингапур. Още месец мина, докато събирахме мрамор в индийско пристанище. Без да отсъствам и за един час от вахта, „доплавах" до Италия. Героизмът свърши в Дарданелите, когато почти насила ме свалиха в турско пристанище. Направиха ми бързи и пълни изследвания, поддържаха ме един ден на системи и ме пуснаха, след като се спазарих да доплавам само до Констанца. Там ме взеха с кола, а операцията бе на другия ден в София, шест месеца след злополучния китайски ремонт. Рискувах живота си, защото мислех, че този, който ми го е дал, може да си го вземе по всяко време. Глупаво беше обаче да предизвиквам съдбата. На корабите обаче стават и такива работи...

В Параходство БМФ се върнах, когато компанията имаше остра нужда от кадри през 2005 г., и оттогава не съм я напускал. Притеснително е, че остаряват както корабите, така и плавсъставът. Знам, че отговорността в изпълнение на задълженията не зависи пряко от възрастта на моряка, но и тя има своето значение, особено за хората от машината. Ясно е, че на корабите няма никой, който да плава само от любов към морето. Но на борда много неща са от значение – климатът в екипажа, уважението, колегиалността. Като изключим някои екстри в обратната посока, имах удоволствието да плавам със стойностни и опитни механици – Георги Янков, Светослав Юрекчиев, Огнян Димчев, с трудолюбиви и отговорни колеги. Е, има и някои, които са се изоставили като „на изживяване". При днешната автоматизация, когато машината може да се управлява и от кабината, може да се сметне, че моторист май не е нужен. Добре обаче, че го има. Защото на борда той е човекът, който е най-близо и пряко до десетките

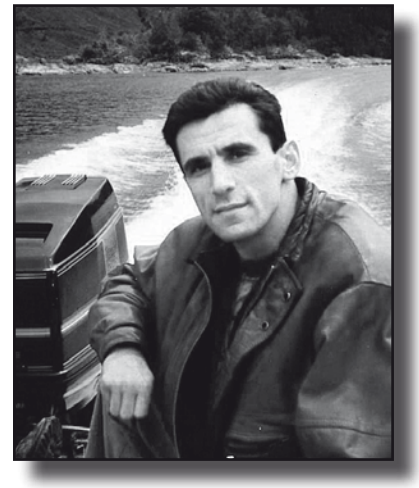
механизми в машинното отделение и още колко по палубата. Той трябва да усеща техния ритъм, възможности и симптоми за повреда, да мисли, предлага и работи всеотдайно в екипа, отговарящ за металното корабно сърце. Ако се съмнява дали го бива за това, по-добре да не се захваща. Ще тежи на другите...

Доволен съм, че има семейно продължение на моя занаят, но на по-високо ниво. Синът ми Евгени завърши варненския Техникум по корабостроене и корабоплаване и Морското училище с последния випуск на униформени курсанти, които се подготвяха за гражданския флот. Започна плавателната си кариера като четвърти механик в БМФ, а вече е главен механик на модерните каркериъри на водещата еврейска компания Rey Marine.

Март 2009 г.



ЗАД ОКЕАНА – СЕКЦИЯ НА АСОЦИАЦИЯТА



Капитан
КРАСИМИР КУЦАРОВ –
председател на секция
на АВМУ в Канада

Макар прякото практикуване на тази чудесна професия, която обичам и сега – корабоводенето, да бе „особено" и относително кратко – шест години, непрекъсващата ми още от детството връзка с морето, обучението в Морското училище и ролята му във всичко, което след това се случи с мен, някои морски сегменти на сегашния ми бизнес (надявам се да се развият в бъдеще) ми дават самочувствието в качеството на далечен роднина скромно да се наредя в голямото моряшко семейство. В канадската „клетка" на Асоциацията на възпитаниците на Морското училище засега сме шестима навигатори и двама механици – випускници на училището. Зад океана са много повече. Амбицията ни е да открием и организираме всичките, които са на континента...

Роден във Варна, отраснал почти на брега на морето и в морската градина, изкушен от морски спортове и лудории, нямаше как да не мечтая да постъпя в Морското училище. За избора помогна и агитацията на един братовчед – Жечко Жечев, приет в него две години преди мен и отличник на випуска. Училището с неговото много сериозно обучение, сурова военна дисциплина, смислен колективен живот, лагер, практики, походи и наряди ни превръщаше в мъже и професионалисти, раждаше приятелства, които живеят и сега на хиляди километри от родината, където са още по-ценни. Щеше да мине много време, което все повече ме убеждаваше, че онова, което пет години най-много тежеше на нас, обучаващите се за гражданския флот – отговорност, изпълнителност, дисциплина, всъщност се оказа най-полезно – формираше качества, които ни позволяваха да „оцеляваме" в различни социални условия, да преодоляваме трудности и предизвикателства в житейската си реализация.

...От Морското училище не ме изключиха само защото в скандалното и колективно нарушение бях въвлякъл голяма част от ротата. Още бяхме „на два петъка служба" в първи курс, когато поканих приятелите си на рожден ден у нас на 29 декември, малко преди да настъпи новата 1980 г. Живеех близо до казармата, на ъгъла на „Мадара" и „Царевец", така че самоотлъчката на късо разстояние и по талвега на градския канал нямаше да бъде открита от гарнизонния патрул. Мобилните телефони още не бяха се появили и нямаше как да разберем, че по време на нашето парти „големият сбор" бе разкрил новобранската самоотлъчка. Ротният ни командир, когото всички наричахме Цезара, си бе избрал едно стратегическо „гюме" и на обратния ни път залавяше последователно и тихо всеки, който прескочи оградата – общо 15 души. Странно, дори не ни остригаха, а на мен ми се размина с „тройка" в ареста.

Днешният студентски, свободен режим на алма матер сигурно е голямо завоевание на демокрацията, но онези пет казармени години имаха своя мъжки и другарски чар. Прозорците на спалното ни помещение гледаха пряко към близкия „небостъргач", по-известен като „телевизора". Нощем светлите очи на неговите прозорци предлагаха многоканална програма. Беше се разчуло, че от един „канал" на петия етаж две момичета всяка вечер (сигурно нарочно) приковаваха курсантския взор с романтично-разсъблечени визуални изкушения. Със Станчо Станчев (училището ме дари с този приятел, с когото сме неразделни и досега), въоръжени с бинокли, се бяхме покатерили на покрива на басейна. По-добра видимост не можеше да се измисли. По-сложно стана, когато някакъв пуритан от по-високите етажи започна да ни обстрелва с въздушна пушка. В суматохата едва не потрошихме оптиката.

Започнах с желание плавателния си стаж като четвърти помощник-капитан на моторен кораб „Белмекен". По време на плаването до Аржентина се бе случило нещо, което някой бе решил, че трябва да узная едва като се върна във Варна – починал бе баща ми. След няколко месеца се качих на току-що излезлия от варненския завод моторен кораб „Алеко Константинов". Най-характерно за това плаване бе, че щатните плюс гарантийните механици бяха предимно „в цилиндрите". Често оставахме без ход, два дни при вълнение – на дрейф в Индийския океан. Карахме захар от единия до другия край на света. Кубинците бяха приятни хора, само дето тези 22 хиляди тона ги товариха цял месец на вързания ни „за палмите" кораб.

В Банкок с един колега за по долар си купихме обици, които на безплатно пробитите ни уши ни сложиха още в магазина. Някой ни изпя на капитана, той в рапорт – до Параходството. Като се върнахме, в качеството на „проводници" на буржоазното влияние ни казаха, че ще плаваме само в Черно море. Оказа се още по-близо – на ферибота „Д. Ватев" правех по сто маневри на ден между двата белославски бряга на канала между морето и

езерото. По ирония на съдбата другият „проводник" – Пламен Радев, искаше разрешение да ми пресече курса от борда на самоходен шалан в състава на Строителния и технически флот. Това продължи четири години. „Повишиха" ме в капитан на пасажерското корабче „Кранево", което все пак плаваше в морето до Галата. После се издигнах до капитан на „Янко Костов" – караше по 200 души чак до Балчик и обратно.

…Изведнъж дойде демокрацията. Върнах си партийния билет в Параходството, бях на първите митинги във Варна и София. Не бях нито репресиран, нито дисидент, нито „демократ", просто човек, когото бяха лишили от професия. Потърсих я „навън"...

Със Станчо още през 1990 г. бяхме решили да реализираме морското си образование в Канада, но трябваше по някакъв начин първо да стигнем дотам. Междувременно съпругата ми Светлана (може би защото живееше на метри от Морското училище, имах късмета да се запозная със 17-годишното тогава момиче) бе собственик на един от първите във Варна оказиони, който носеше името на дъщеря ни – Пламена. Естествено, стоката идваше от морето, но се и купуваше от моряци – повечето познати или съвипускници. Та фирма „Пламена" ни въоръжи със служебно писмо, според което двама нейни маркетинг-специалисти се нуждаят от виза, за да проучат пазара в района на Ванкувър и Сиатъл. Отидохме да занесем документите си в канадското представителство в Белград, но търговският консул веднага ни подложи на интервю. В типичния му стил Станчо бързо го убеди, че ще изнасяме ябълки, за което имаме съответните позиции в БГА „Балкан". Чиновникът обаче се интересуваше можем ли да внасяме онова 20-годишно замразено месо в България. Уверихме го, че това е най-малкият ни проблем. Почти бяхме забравили този епизод, когато ни се обадиха, че имаме визи за три месеца. Останах там три и половина години…

На летището в София показахме документи за законно притежаваните няколко хиляди долара, с които смятахме да стартираме в Новия свят. Понеже бяхме вече изхарчили малка част от сумата, възникнаха два варианта – да оставим парите или да доказваме отново с документи изхарченото. Излетяхме с по 20 долара. Първата седмица ни приюти Николай Дечев – българин, завършил Морското училище през 1968 г., само защото му се бе обадил някакъв далечен общ познат, че двама също негови възпитаници ще го потърсят за съдействие. Започнали от „абсолютната нула", преминахме през цялата емигрантска голгота – спахме в център за бездомници, михме чинии по ресторантите, разнасяхме пици, транспортирахме от вътрешността на страната плодове и ги продавахме по сергии на пазара. Почти във всяка наша нова крачка ни помагаше старшият випуск, докато на следващата години ни свърза с Любо – друг моряк от Бургас, в чийто много интересен бизнес (най-после нещо по-сериозно) се включихме.

С унгарската си съпруга Любо – бивш военен от бургаската база, живееше в каравана в един от фиордите без жива душа в радиус от 30 километра. Най-близката човешка популация бе представена от религиозна секта и индиански резерват. Бизнесът, на който посветих година, се състоеше в събиране и продажба на неизвестно ми дотогава морско животно – много скъп деликатес за някои държави по Коледа. Стоката – голям любител на кислорода, се въдеше по скалите в приливно-отливната зона, където разбиващите се вълни го произвеждаха.

Върнах се във Ванкувър и започнах работа във фирма за производство на ламаринени изделия. Отначало чистех изрезките зад гилотината, но после програмирах движението на режещия лазер. За пет години овладях цялото технологично програмиране, вече на инженерна длъжност. Още четири години бях дизайнер във фирма за инфрачервени лампи. Постъпих като електроинженер в канадската компания „Хайдродженикс" – пионер в производството на водород, използването му за получаване на електроенергия и свързаните с това изпитателни стендове. В компанията, ангажирана с една от най-авангардните технологии – алтернативните енергоизточници, сега съм началник на електрическия отдел. Има хипотеза при канадски инженеринг и българско производство да се осигури руски пазар за алтернативните системи на „Хайдродженикс". По тази тема осъществявах контакти в Москва, във Варна, имах срещи с бизнеса и в институти, изнесох лекция в Морското училище. Мога да се ангажирам в процеса за осигуряване на средства по VII Рамкова програма на ЕС по темата алтернативни източници, чийто център на Балканите би могла да стане Варна.

Идеята да създадем секция на Асоциацията на възпитаниците на Морското училище в Канада е на нашия съвипускник капитан I ранг Асен Кожухаров. Сега тя обхваща осем членове – доайена Николай Дечев (в Канада от 1973 г.), със Станчо сме от първата вълна още в началото на 90-те години, след нас са Красимир Киров, Деян Казаков (помощник-капитан на ферибот), Тодор Пенков, Румен Божилов, Янко Попов. Изградихме секцията с голямо въодушевление. При едно идване във Варна платих членския внос и получих членските карти. Във Ванкувър сме около 20 випускници на училището, а в Северна Америка – над 100. Амбицията ни е да открием и организираме всичките. Двама са на източния бряг, един е световен шампион по табла.

Първата 26-футова моторница, която за 3 500 долара заедно със Станчо си купихме в Канада, се казваше „Черно кадифе". Веднага я прекръстихме на „Варна". По-късно я продадохме на холивудска красавица, която я подари на местен златотърсач, с когото си прекарваше ваканциите. Ветроходна яхта – английско производство, си купих на изплащане по 500 долара на месец от първия ѝ възрастен корабособственик във Ванкувър. И нея нарекох „Варна". Придвижвам я на трейлер и я държа в задния двор на къщата си, защото в

маринатa наемът е висок. Само на два километра в един парк е рампата, където я спускам в морето – идеално за ветроходство. Лодката е малка, с добро ветрилно стъкмяване и малък извънбордов двигател. Има двоен кил, благодарение на който ляга стабилно на дъното, когато падне нивото на водата.

От година-две цените на яхтите, особено във Флорида (на шест часа със самолет), паднаха чувствително. Там се запознах с един германски ветроходец и търговец на тази стока. От него купих за 10 хиляди долара една луксозна моторна яхта, която с кораб ро-ро преплава от Джаксънвил до Бремерхафен, а оттам с трейлер бе докарана до Варна. Струваше си този сложен трансфер, защото моторницата веднага се продаде за 20 хиляди евро. Моите ангажименти в трансконтиненталния бизнес свършват до натоварването там, другото е ангажимент на фирма на родственик във Варна. Още четири закупени моторни яхти между 20 и 30 фута втора ръка заедно с трейлерите си чакат реда да бъдат транспортирани всеки момент през Атлантика. Цената им е няколко пъти по-ниска от най-евтината нова лодка, което обуславя голямо търсене. Наложи се да си купя камион за провлачване на яхтите от различни места. Деловите контакти, които имам, могат да родят една нова марина във Варненското езеро. Надявам се този обещаващ бизнес да ме върне в България, още повече че съпругата ми въпреки опитите реши, че от нея канадка не става.

Ако сега имам двойно гражданство, то канадската му половина ми струваше три и половина години без семейството там (когато тръгнах, дъщеря ми бе на три години, като се върнах в България за първи път – на шест и половина), унижения, нерви и пари. След като изтече първоначалната тримесечна бизнес виза, влязох в режим на придобиване на гражданство по „политически причини" (те си бяха икономически), което се решава в съда. Работата отиваше към изгонване, когато адвокатът ми от Торонто изведнъж реши, че срещу петцифрен хонорар може да издейства „икономическа емиграция" за цялото ми семейство чрез канадското посолство в Турция. Платих, върнах се в България, а след няколко месеца отидох до Анкара за паспортите. През лятото на 1994 г. се преместихме в Канада. Дъщеря ни Пламена сега е трети курс, специалност „Психология", в университета във Ванкувър. В житейската си реализация постигнах това, което не е по силите на повечето канадци. Като че ли стоях там, за да им го доказвам все по-убедително, докато убедих и себе си, че с това, което ми е дало училището, с ударите на съдбата, които съм понесъл, с горчивия опит, който съм набрал, мога да оцелея във всяка точка на света. И все пак, точно аз ще бъда в онази обратна вълна, която с опита, парите и стремежите си, с обичта си към нея ще се върне в своята България...

Април 2008 г.



БЪЛГАРИН НА НАЙ-ГОЛЯМАТА ПЛАТФОРМА

Капитан
КРАСИМИР ТОДОРОВ –
специалист по товарните операции
на нефтената платформа DALIA

Аз като много варненски момчета, роден, палувал и отраснал край морето, в най-смелите си мечти се виждах морски капитан. В Техникума по корабостроене и корабоплаване, който тогава бе един от най-престижните в града, сред големия наплив не попаднах в желаната специалност „Навигация", а в „Корабостроене", която въпреки корабната съставна дума в нея не обещаваше корабоплавателно бъдеще. Все пак техникумът ми подари първото в живота ми плаване до Херсон и обратно на борда на трофейното, превърнато в учебно корабче на тамошния Морски клуб. Издържал добре конкурсните изпити в Морското училище, но пропаднал точно тогава в „черната дупка" на собствената си глупост, дори не се явих на приемната комисия. Имах време да се самоанализирам година като школник-танкист в плевенската Школа за запасни офицери и още шест месеца като „фазан" – командир на взвод в айтоската бригада.

След казармата избрах, както сам си го представях, най-късия път към корабите – завърших Морската специална школа като готвач. В БМФ и многобройните менингови компании обаче не размитаха за такива като мен – търсеха готвачи със стаж. Бях се захванал да го трупам по ресторанти и хлебопекарни, когато се появи пореден шанс. В Морското училище приемаха студенти за платено обучение с конкурс по документи. Високите оценки в дипломата от техникума ме вкараха в желаната специалност „Корабоводене за гражданския флот". Сред училищните спомени най-значими и приятни са тези, свързани със стажантските плавания за месец след трети курс на несъществуващия вече учебно-производствен кораб „Н. Й. Вапцаров" между Поти и Венеция, както и два месеца през следващата година на 1 500-тонния моторен кораб „Лора" – бивш „Копривщица", в Средиземно море.

Случайна, но важна причина повдигна до небесата скромния ми кадетски фасон и ме заля с всеобщата любов на екипажа. Вече бях усвоил, че на кораба храната е важен социално-психологически, а не само физиологически фактор, че добрият готвач е богатство, а лошият – напаст, която сама си проси да бъде хвърлена зад борда. Капитанът се задоволи да прогони незнайно как попадналия в кухнята връзкар чак в машината, а аз се развихрих в предишната си специалност. Сред топ-манджите ми попаднаха пълнените чушки, едва ли не през ден ме молеха да правя пици…

Въпреки че Морското училище от няколко години произвеждаше корабоводители по „студентски способ", къде заслужено, къде инерционно, магнетичната квалификация „курсант" се радваше на много по-голямо доверие сред ръководните кадри в шипинга, най-малко поради собствената им принадлежност към нея. Бях подал документи в няколко менингови компании. Параходство БМФ ме назначи през ноември 1998 г. за рулеви на моторен кораб „Захари Стоянов". Между вахтите вършех всякаква общокорабна работа под вещото ръководство на вездесъщия палубен боцман Попето. Като рулеви изкарах общо седем месеца, два от които след серия от невероятни премеждия корабът бе арестуван в Марсилия.

В Абиджан товарехме захар по някакъв странен способ. Сладкият продукт идваше в чували, след разпарянето на които постъпваше на кораба насипно. На прехода за Марсилия се оказа, че поради пробойна в корпуса един баластен танк е непрекъснато затопен. Скъсаната му мерителна тръба минава през четвърти хамбар, където морето се съобщава със захарта и я превръща в петмез. Изпомпвахме, доколкото може, водата. Собственикът отказа да му разтоварим въпросния хамбар. Понеже нямаше къде да се освободим от повредената захар, половината от нея бе прехвърлена в съседния трети хамбар. Два часа след като напуснахме пристанището, вечерта корабът започна да се накренява. Товарът с неопределено агрегатно състояние се пресипваше все повече към единия борд, без да се връща към другия. Твиндечната конструкция на кораба спря пагубния процес, но все пак крен от около 25 градуса не е шега работа. Вълната можеше да ни обърне, когато си поиска. По кораба ходехме като кози. От БМФ посъветваха капитана да плава покрай брега. Това не беше изход и той поиска убежище в Марсилия.

Французите отказаха, сигурно за да не им сервираме проблем в пристанището. Капитанът заповяда да облечем спасителните жилетки и курс, перпендикулярен на брега. Булбът изскочи на камъните и корабът се успокои. Наоколо се появиха корабчета – мераклии да ни спасяват, но ние не напуснахме елегантно заседналата на брега родна територия. На другия ден ни изтегли един влекач, влязохме на док в Марсилия. Внимателно и дълго прехвърляхме товара и баластирахме кораба, докато се оправи кренът. Цяла група от БМФ дни наред нищеше обстоятелствата и претенциите

около морския ни инцидент. Накрая се намери едно украинско корабче, което прие специфичния ни товар, който вече можеше да бъде само суровина за качествена водка.

Навигационната ми кариера започна като трети помощник на Вълкан Симеонов – капитан на взривилия се след години 75 000-тонен моторен танкер „Места" на БМФ, и продължи общо девет години все под знака на „черното злато" – плавах само на танкери, само под чужд флаг. Чрез менинговия отдел на „Космос шипинг" попаднах за кратко като трети помощник в изцяло българския екипаж на 100 000-тонния танкер VICKY 1 – собственост на международна корпорация ACOMARIT, плаващ под кипърски флаг. Трети и след това втори помощник-капитан, общо пет контракта с „Промар", бях на 160 000-тонните танкери FOUR SMILE и FOUR SHONER на немския корабособственик ERNST JACOB. Бургаската фирма „Крис" ми осигури позиция втори помощник-капитан на 300 000-тонните супертанкери PACIFIC LAGOON и FLANDRE на белгийския корабособственик EURONAV за общо три контракта.

По брега ми харесваха италианските пристанищни градове, „Вапцаровата" Фамагуста, в морето съм „кръщаван" два пъти, впечатляващо бе първото преминаване през Панамския канал, сложно и поучително – през Магелановия проток от изток на запад с двама чилийски пилоти. Истинско премеждие е плаването в китайския Далечен изток. Натоварен в Залива, преминал през Малака, танкерът с капитан Мушков бе спрял в Сингапур за зарядка и смени в екипажа, където аз се качих като втори помощник. Отправихме се към Шанхай. Северно от Тайван, в „селото", навигацията стана ужасна. На вахтата ми от четири до осем часа в лоша видимост на екрана на радара като че ли тъмната му част бе по-малка от белите точки – корабите от интензивния трафик, който наподобяваше натоварена двупосочна магистрала. Трябваше да я пресека, като дам път на едните, като си използвам предимството пред непредсказуемите други с пълен 300-метров танкер с голяма инерция.

На радара ситуацията подсказваше сблъскване с кораб. Търсих го по радиото – не отговаря. Работеха корабните сирени, дадох готовност на машината за екстрени маневри. Капитанът, който пиеше първото си кафе на мостика, не позна, че китаецът ще направи поворот в последния момент, за да ни даде предимство. Започнах убиване на скоростта със „Стоп" и „Заден". На половин миля разстояние сблъсъкът още не бе избягнат. Започнахме поворот надясно. С ужас видяхме, че вероятно забелязал ни в последния момент, другият кораб започна поворот в грешната посока – вляво. Разминахме се на метри...

Старпомът на PACIFIC LAGOONE Максим Илиев имаше капитанска степен, а аз – вторият помощник – степен за старпом. Естествено, не ни харесваше, че плаваме на по-ниски длъжности, но тогава в EURONAV ня-

маше възможност за движение на офицерския състав и промотирането все ни подминаваше. Колегата вече работеше на нефтената платформа DALIA на компанията TOTAL край бреговете на Ангола, когато ми се обади, че на нея има свободна длъжност за специалист по товарните операции. Освен доброто заплащане, за мен – баща на две малки деца, предложението имаше една много важна страна – цикъл от пет седмици на платформата и толкова вкъщи. А и самата работа на точно такова изключително съоръжение си е истинско предизвикателство.

Нефтеното находище на дълбочина 1 200 – 1 500 метра пред бреговете на Ангола се разработва от септември 1997 г. От този тип то е най-голямото в света. Има капацитет над един билион барела. Поле № 17, което е взето на концесия от TOTAL, се намира на 135 километра навътре в морето. Проектът DALIA (всички платформи на компанията имат имена на цветя), в който участват общо 14 крупни фирми, стартира през 2003 г. и включва проектирането и строителството на самата платформа в Корея, производството на всички съоръжения, изграждането с помощта на дистанционно управлявани роботи на цялата подводна инсталация от сонди, тръбопроводи, колектори и т.н., за да експедира първото количество нефт след три години – на 13 декември 2006 г. Аз съм на платформата от декември 2007 г. Изцяло танкерният ми плавателен стаж сигурно е бил сред основанията пред швейцарската менингова компания да получа тази длъжност. Преди да я заема, бях в Холандия на курс за оцеляване на платформа. Най-сериозни бяха практическите тренажорни занятия със свободно падаща от седем-осем метра спасителна лодка, както и за напускане на паднал в морето вертолет. Една седмица в длъжността на платформата ме въвежда Максим Илиев, още четири седмици бях асистент на тогавашния му белгийски сменник.

Плаващата платформа DALIA, която е устойчиво позиционирана с помощта на 12 фиксирани котвени устройства, е дълга 330 метра, широка – 60 метра, в долната си част представлява несамоходен супертанкер с максимална вместимост 2 000 000 барела, а в горната – нефтопреработвателен завод. Комуникацията с брега става с вертолети и катери. Най-близкото пристанище е столицата Луанда. На миля от платформата е свързаният с тръбопровод плаващ буй, на който застават за товарене танкерите. Платформата има шест двойки товарни танка и два слоп-танка. Постъпващата от дъното суровина преминава през различни фази на преработка и утаяване в „завода" и танковете, за да поеме с определени качества на суров нефт към танкерите. Ако от дъното се добиват около 40 000 кубически метра на ден, по тръбата към плаващия буй изтичат по 6 500 кубически метра на час, за да прехвърлят за 30 – 36 часа едно количество от около 950 000 барела нефт на всеки танкер – по един на всеки четвърти ден. Цялата дейност е лимитирана от непрекъснатостта на процеса на добиването

и строгата ритмичност на разтоварването, при което се спазват стриктни норми на резерв в двете посоки за непредвидени ситуации, каквито досега не са се случвали.

На платформата работят само на смени около 200 души, сред които преобладават ангажираните с поддръжката на съоръжението, следвани от тези, които обслужват екипажа, най-голяма е ролята на производствениците, най-малка е морската част. Само една позиция на борда – на специалиста по товарно-разтоварните процеси от морската част, е поверена на българи. На нея сме едновременно двама души, които се дублираме в работно време и по график във връзка със специфични задачи. Нашите сменници също са българи. На борда официалният език е английски, но повече се говори на френски, португалски и други езици. В каюта съм с френския специалист по швартоването. От нашите източноевропейски ширини има само двама помпиери – украинец и хърватин. Удовлетворен съм, че на няколко българи ни е поверен малък, но отговорен сегмент, от една истинска мащабна морска промишленост, каквато е нефтодобивът. Имам усещането, че „през ръцете ми" минава онова, което в голяма степен определя прогреса и кризите, мира и войните. Засега смятам това за връх на досегашната ми кариера, но пътят е пред мен. Не си поставям определени цели, просто чакам какви нови предизвикателства ще ми сервира животът и се надявам да ги преодолявам, дори понякога да ми носят разочарования, които приемам като уроци на самия живот. Дали ще имам шанса да съм капитан на някоя модерна и красива яхта, ще покаже бъдещето...

Януари 2009 г.

КРЪСТНИЦАТА Е ДУХОВНА МАЙКА



ЛИДИЯ СЛАВОВА –
дъщеря на капитан
и майка на капитан

Колкото и набързо да тръгнах за Полша, имах достатъчно време да си мисля не толкова защо точно мен избраха за кръстница на учебната баркентина „Калиакра", а по-скоро дали ще разбия бутилката с шампанското от първия път. Не можех да допусна лоша поличба да тегне над екипажа. Всъщност за морските среди бе ясно, че аз дадох „лице" на уважението, което те изпитваха към двама от най-близките ми мъже – баща и съпруг. Очевидно и други българо-полски връзки бяха повлияли на избора. От ритуала в Гдиня изминаха 27 години, през които по много причини винаги съм чувствала принадлежността си (в прекия и преносния смисъл) към една достойна морска фамилия, към екипажа на най-красивия български кораб.

Баща ми – Васил Кушев, е роден във Варна. Завършил е Морските специални школи в родния си град и Морското училище в Гдиня, Полша, през 1932 г. Оттогава е приятелството му с Казимеж Юркевич – едно легендарно име в полското ветроходство, дългогодишен капитан на ветрохода „Дар поможа" (сега кораб-музей), на който е плавал и баща ми. Като изключим една година специализация във френската фирма „Месажери меритим" и четири години началник на сектор в Пристанище Варна, от близо четири десетилетия трудов стаж капитан Кушев е плавал на 19 кораба в продължение на 34 години. Освен впечатляващите цифри, той бе моряк по душа, широко скроен човек, фин и изискан, с очи, отворени към света, който обикаляше с корабите си, и за културата, с която общуваше. В онези години бе рядкост човек да знае перфектно френски, английски, полски и руски език. Когато беше на брега, респектираше двете си дъщери с високи нравствени стойности и изключителна скромност. Като по-голяма на мен бе дал името на майка си, родена в Санкт Петербург. Сега Лидия се казва внучката ми.

…Когато баща ми плаваше по света, Параходство БМФ имаше над 100 кораба, а Варненското пристанище бе винаги пълно. Десетки кораби чакаха реда си на рейда. Със сестра ми чувахме сирените им и сред тези от тях, които влизаха в порта, се опитвахме да познаем бащиния кораб. После чакахме капитана на ъгъла на „Цар Асен" и „Македония". Познавахме го отдалече по люлеещата се моряшка походка, тичахме с все сила към него и се озовавахме в прегръдките му. Радвахме се на подаръците. След години подаръците бяха винаги първо за внуците. Един от тях – Васил, който бе наследил името, характера и маниерите на дядо си, щеше да наследи и професията му. Така освен дъщеря се превърнах и в майка на капитан. Тази приемственост може би косвено изпълни тава, което баща ми казваше за себе си: „Втори път да се родя, пак моряк ще стана." В роднинския кръг има още двама морски хора – съпругът на сестра ми – инж. Златко Бакалов, е завършил Одеския национален морски университет и се реализира в различни сфери на морското стопанство, а моят първи братовчед по майчина линия е известният в предишното поколение к.д.п. Мирослав Насалевски.

С инженер Константин Славов, който тогава (а за мен и досега) си беше само Косьо, се запознахме в столицата. Двама варненци се учехме съвсем наблизо – аз филология в Софийския университет, а той неговите подемно-транспортни машини в тогавашния Машинно-електротехнически институт. Когато стана ясно, че студентската любов ще прерасне в семейство, осъзнахме, че никога не бяхме обсъждали къде ще се установи то. Въпреки че имахме възможности за друга реализация, всеки за себе си бе решил да се върне във Варна. Заедно – още повече. Пък и никога не съм си представяла, че мога да живея далече от морето, обичах да плувам, да се разхождам край него, да му се наслаждавам.

Младият и „перспективен", както тогава се казваше, инженер Славов започна работа в конструкторското бюро на Варненското пристанище. По своему се радвах на неговия ентусиазъм, на смелостта му да поема рискове, на удовлетворението, което му носеше професионалната реализация. По-късно той прие предложената административна работа в Стопанско обединение „Воден транспорт". Любовта му към морето, увлечението по ветроходството, готовността му безкористно да работи за българската морска идея, обогатени от авторитета и възможностите на заеманите от него длъжности, му позволяваха да подпомага създаването на базата на Яхтклуб „Порт Варна" и закупуването на първите ветроходни яхти. Съпругът ми бе представител на Външнотърговска организация „Корабоимпекс" в Полша (1981 – 1985 г.) в годините на строителството на „Калиакра". Фактически „през ръцете" му премина целият процес на придобиването на кораба – проучване на възможностите, получаване на офертата за строителството, реализиране на контактите и решаване на възникващите между двете страни въпроси, организиране на посещението на полска делега-

ция във Варна, всестранно съдействие по време на самото строителство. В края на мандата му в Полша за заслуги към деловите отношения в сферата на корабостроенето между двете страни Константин Славов бе обявен за почетен гражданин на Гданск.

След като вече е било определено чудесното име на бъдещия все още ветроход, предложението аз да бъда негова кръстница е на к.д.п. Николай Йовчев – тогавашен генерален директор на СО „Воден транспорт" и един от хората с най-големи заслуги за реализиране на идеята „Калиакра".

…От Варна до Гдиня – крайната точка на едно от най-важните пътувания в живота ми, се добрах с влак, два самолета и автомобил. През януари в тези географски ширини би трябвало да е много по-студено, но като че ли и природата се радваше заедно с нас. Като делова жена довърших прическата си сама с ножица на място. Внимателно изслушах напътствията на корабостроителите, за които кръщаването на корабите е почти рутинна операция. Аз обаче много се вълнувах. Добре че съпругът ми бе през цялото време до мене. Познавах и някои от местните първенци, както и няколкото присъстващи българи, защото представителството ни в Гданск бе единствената българска държавна институция и естествено контактуваше на съответното ниво с поляците, а бе и своеобразен притегателен център и среда за сънародниците ни. За широката публика дотогава бях неизвестна (едва на следващия ден медиите огласиха връзките на баща ми и съпруга ми с полските моряци и корабостроители), а и като най-дребничка имах чувството, че се губя в множеството.

За ритуала на 28 януари 1984 г. в корабостроителницата „Парижка комуна" в Гдиня бе построена специална трибуна. Изобщо не чувах речите, които се произнасяха по микрофоните. Мислех си за моята мисия, за която – признавам си – дори малко потренирах предишния ден „на сухо". Бутилката българско шампанско се разби и пенливата течност обля устремения някъде напред нос на баркентината. Произнесох на български „Именувам те „Калиакра". Плавай щастливо по моретата и океаните под български флаг." Справих се! Още там, край стапела, когато корпусът тръгна за първата си среща с водата, получих толкова много цветя. Вървях само с един букет, другите – непознати хора ги носеха край мен. Събитието продължи в някаква специална зала в корабостроителницата. Там ми връчиха гърлото на разбитата бутилка, поставено в декоративна дървена бъчвичка. За спомен получих кристална ваза и други сувенири.

Съвсем неочаквано за организаторите в залата се появи капитан Казимеж Юркевич. Когато го видях, се разплаках. Един достоен и благороден мъж, който тогава трябва да е бил над 75 години, идол на поколения полски ветроходци, си бе направил труда, специално подготвен, да дойде заради мене. Сценарият бе променен „на ход". Неочакваният важен гост ми подари медал по повод 50-годишнината на „Дар поможа" – ветрохода, на който

бе практикувал, който дълго бе управлявал. Явно реликвата бе от фондовете на кораба-музей. Капитанът зачете писмо, което после видях, че има дата 28 януари и печат на музея „Дар поможа". Съдържанието на писмото имаше за цел да „съпровожда" медала, който нямаше как да каже толкова важни за мен неща – спомен за баща ми, удовлетворение от събитието, на което аз се оказах централна фигура, радост, че морска България вече има свой учебен ветроход. Писмото и медала и днес пазя като най-скъп спомен.

Празничният ден продължи до късно в квартирата на съпруга ми в Гданск. Сред многото познати и непознати хора, съпричастни към спускането на „Калиакра" на вода, все по-важна роля вече принадлежеше на първия капитан Тома Томов (Томито) и на първия главен механик Иван Георгиев (Зъбата). Едва сега, след две десетилетия, си давам сметка, че радостта и гордостта, която всички изпитвахме, е била напълно оправдана, макар и малко „авансова". Ветроходът обучи хиляди момчета, посветили се на морето, завоюва престижни награди, прочу се по света, а екипажът му съчетаваше професионализъм с отговорност и грижа за стажантите. На следващия ден по покана на капитан Юркевич посетихме „Дар поможа". И преди знаех, че Полша има морски традиции, особено във ветроходството, но тогава бях изненадана от яхтеното пристанище в Гдиня. Стотици яхти от цял свят бяха нещото, към което и моята страна вече беше тръгнала.

…Колкото кораби – толкова кръстници. Нормално е да са различни. Има такива, които са кръстници само за един ден – докато разбият бутилката в борда. Аз пък завинаги запомних това, което ми казаха поляците в същия този ден: „Кръстницата е духовна майка на екипажа." Тази красива метафора ме водеше през годините. Никога не съм прекъсвала връзките си с „Калиакра". С малки изключения съм присъствала и съпреживявала всичките изпращания и посрещания на баркентината, победите и проблемите, цялата ѝ съдба. След като получи името си, „Калиакра" се пребазира в корабостроителницата „Ленин" в Гданск за достройване. На 29 юни същата година бе вдигнат българският флаг. Не можах да изпратя ветрохода в първото му плаване – прехода до България. Трябваше да съм във Варна край големия си син, който тогава гонеше шестиците в десетия си клас. Но на изпращането бяха майка ми и малкият ми син.

„Реабилитирах" се при първата възможност – долетях на собствени разноски от Гданск до Варна, за да посрещна моята „Калиакра" на 3 август 1984 г. Устремена напред в носовата си част, с име, напълно съответстващо на една силна българска легенда, красавицата така леко, като хартиено корабче от приказките, се плъзгаше в залива. Тя стана някак величествена, когато по-късно получи една чудесна носова фигура. Посрещането на ветрохода тогава се превърна в празник за Параходство БМФ, за Морското училище, за Варна и цялото българско морячество, което през отминалите години бе заслужило този полезен и престижен кораб. Аз изпълних това,

което ме съветваха старите и опитни капитани, колеги на баща ми – подарих на кораба парчето от бутилката, разбита в борда при кръщаването, и една моя черно-бяла снимка. Те и досега са на видно място в кърмовия салон на ветрохода. На някои от помощник-капитаните се налага да отговарят на въпроса „Коя е тази?" – на неизкушените от морските традиции туристи, към които „Калиакра" в последните години се отваря.

Изпращайки и посрещайки „Калиакра" във всичките ѝ плавания, имах щастието да изпратя и посрещна сина си в качеството на един от стажантите. След завършването на четвърти курс в Морското училище, през 1989 г., той участва в поредната регата „Кати Сарк" на борда на баркентината. Когато я кръщавах, не знаех, че семейството така ще свърже съдбата си с морето. Това се отнася и за малкия ми син – Милен. Лекарската му професия не пречи да се отдава, когато може, на ветроходството. Понякога води и дъщеричката си в яхтклуб „Капитан Георги Георгиев – Порт Варна".

Имаше един период, когато професията ме отдели за кратко от страната. От началото на 1996 до средата на 1998 г. преподавах на учителите по български език на бесарабските българи в Института за усъвършенстване на учителите в Одеса. Когато случайно не си бях в отпуск във Варна, сестра ми Албена компенсираше отсъствието ми от събитията, свързани с „Калиакра". Съвсем наскоро направих едно нетрадиционно плаване с нея. Бях поканена от членовете на спортен клуб „Ветеран" към „Черно море" на среща на борда по време на една морска разходка до Евксиноград. Разказах им всичко, което знам за баркентината, направихме си много снимки. На мен ми бе толкова приятно, колкото и на ветераните. Покрай тях си спомних за младостта, за четиримата мъже в живота ми, по някакъв начин свързани с морето, за много неща, които то взема и дава на хората. То ми даваше сили, когато бях сама в Одеса. Отивах на брега само защото знаех, че там, „оттатък", е Варна, там са близките ми, с които всъщност морето не ме разделя, а ме свързва.

Синът ми к.д.п. Васил Славов е от последното капитанско поколение, плава основно с кораби на немски компании, пригодени за различни типове товари, като редува рейсовете в морето с повишаване на образованието на брега. Първо към Морското училище завърши дистанционна форма на обучение в Лондонския институт за брокери и агенти, а наскоро плаване до Япония отложи последния семестър на магистратурата му в Техническия университет-Варна по специалност „Корабостроене и морска техника".

Катастрофалните събития в Япония преживях и майчински. Бях в аптеката, когато на големия телевизионен екран за първи път видях как огромните вълни цунами се нахвърляха върху брега. Изтръпнах – по това време корабът на сина ми би трябвало да бъде в северно японско пристанище. Дни наред живях със свито сърце. Щастлива бях да чуя гласа на Васко. Ден преди земетресението напуснали пристанището, по чиито кейове морето преоб-

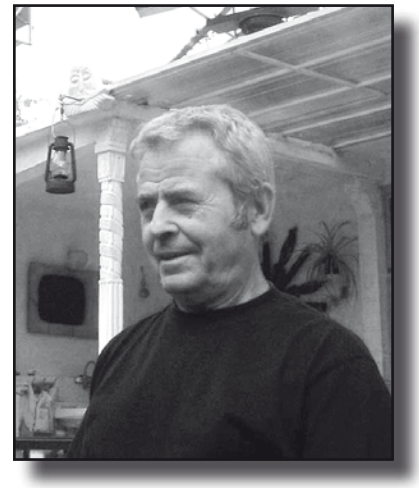
ръщало корабите, после в океана срещали плаващи покриви, покъщнина и други следи от трагедията. Успокоих се едва когато ми каза, че дозиметристите в Шанхай не открили повишена радиация сред екипажа. Вълнувах се и от двукратното преминаване на кораба през Аденския залив.

…Винаги изпращам и посрещам моята кръщелница. Преди две години съвсем неочаквано това се случи и от морето. Навремето оставих моя ученик Владко на матура, защото му писах четворка, а той ми благодари, че научил литературата и дори си повишил успеха. Знаех, че завърши някакъв технически университет, но не бях го виждала отдавна. Когато се срещнахме на Морската гара, инженер Василев ми предложи да изпратя моята „Калиакра" от борда на неговия кораб. Беше си построил изцяло дървена тримачтова реплика на една от Колумбовите каравели, която носеше емблематичното ѝ име – „Пинта".

Миналата година, по време на регатата Tall Ships „Исторически морета 2010", разгледах всички ветроходи от кея и се качих на най-интересните – вековния немски „Александър фон Хумболт", величествения руски „Мир", младия турски красавец „Бодрум" и естествено познатия ми вече полски „Дар млоджиежи". За първи път го бях видяла през 1982 г. в Гдиня, току-що пуснат в експлоатация. Във Варна белият кораб бе чист и подреден, с перфектна организация за упътване и разглеждане от стотиците посетители. Изпратих отново „Калиакра". Макар много по-малка от двата барка, красавицата гордо поведе парада на ветрилата при отплаването на флотилията за Истанбул. Откакто разбих бутилката шампанско в носа на баркентината, съдбата ѝ ме е вълнувала винаги. Иска ми се тя да има сериозен собственик, средства за поддържане и ремонт, да обучава стажанти, да участва и да побеждава в регати, да представя достойно морска България. Искам да се гордея с нея…

Септември 2011 г.

ЗЛАТНИ РЪЦЕ И НЕСПОКОЕН ДУХ



МИНЧО ТАНЕВ –
корабостроител
и кораборемонтчик

Минчо Танев е роден в несъществуващото днес на картата шуменско село Жълъд. Завършва основното си образование по пансиони за сираци – баща му е загинал във Втората световна война. Не му достигат два сантиметра ръст, за да запише „Електротехника", и за да не губи годината, завършва специалност „Текстилен монтьор" в едно тогавашно измислено УТР (училище за трудови резерви). На 16 години по разпределение започва работа на смени в русенска текстилна фабрика, където става известен – оказва се най-младият рационализатор в страната. Като отличник завършва Школата за младши сержанти във Варна със звание сержант и служи две години в тогавашните Вътрешни войски. Уволнява се през 1960 г. и постъпва като шлосер-монтьор с най-ниския втори разряд в бригадата на Тодор Върбанов в Корабостроителния и кораборемонтен завод „Георги Димитров" във Варна.

В този завод с Минчо Танев за 16 години се случват много неща – завършва вечерно за пет години специалност „Студена обработка на металите" в Техникума по механотехника, въвежда няколко рационализации, на четвъртата година става помощник-бригадир, а на седмата – бригадир. Разрасналата се до 18 души бригада „Минчо Танев" работи бързо и качествено, но никога не успява да спечели съревнованието с бригадата, водена от „Герой на социалистическия труд". „Геройската" бригада получава престижни задачи, награди и премии, а шефът ѝ – медали и партийни постове, както и славата от предложеното от безпартийния Минчо, „отхвърлено", а после въведено с голям ефект „събиране" на 500-тонния двигател на брега, вместо на кораба. За 14 дни (по-бързо тогава от японците) бригадата монтира за първи път главния двигател на 38 000-тонен кораб, но обещаният „Народен орден труда" (златен) отива в администрацията. Корабът бил по-

ръчка за САЩ и можел да закара бомби за Виетнам. След серия спорове за по-добра организация и ефективност на работата и конкретен сблъсък с началника на цеха (работниците са напуснали кораба и с чуковете си застават в подкрепа на бригадира си), той е извикан на обяснение при директора. Затръшва му вратата с решението след три месеца да напусне завода. Точно след толкова е уволнен дисциплинарно…

На другия ден, 16 март 1976 г. (скоро тази дата ще стане рожден ден на доковата бригада), директорът на Кораборемонтния завод „Флотски арсенал" капитан I ранг Екатерин Дончев поема риска да назначи прясно уволнения бригадир за обикновен работник в своя завод. Представеният първата сутрин от началника на Цех 1 капитан III ранг (тогава) Ярослав Каменов новоназначен „голям специалист" започва работа по корабите с каската, рабошката и торбата с инструменти. Груповият майстор Митко Драганов бързо разбира, че Минчо не е „за торбата", и още на втория месец му е поверена „пробна" бригада само от пет „подбрани" работници. В добрите си години тя достига до 36 души. След две десетилетия, през 1996 г., бригадирът се пенсионира на същата длъжност, която в перманентните реорганизации се прелива в аналогичните ѝ групов майстор, деломайстор, организатор производство и др. През всички тези години той си е все такъв неуморен работяга, безпартиен челник в производството, рационализатор и творец, загрижен за хората си ръководител, устат и чепат борец за просперитета на завода, каквото и да му струва това.

През втората половина на 70-те години по предложение на Минчо Танев се сформира бригадата за доков ремонт – работа по гребните винтове и валове, кингстоните, протекторната защита, котвените вериги и др. Докът е скъпо съоръжение и трябва да се бърза. В един тефтер бригадирът записва по 30 задачи на ден, работи се едновременно на шест-седем кораба (военните – с предимство), за един обект му се падат по няколко минути на ден. А трябва всичко да се види, организира, контролира и покаже.

След едно злополучно учение през 80-те години в завода влиза български торпеден катер с помлени три винта и валолинии. Заради бойната готовност началниците „отпускат" три денонощия. Бригадата работи на три смени денонощно, а ръководителят ѝ опъва крака на срещуположния стол, докато се храни, или се „захлупва" кога на бюрото си, кога върху ватенките в цеха за по няколко минути. Снети са валолиниите, оправят се лопатките на винтовете, счупените им части се режат, отново се леят, припасват и заваряват. Бързооборотният двигател изисква идеален баланс. Всичко е под окото на ОТК и военния представител. Ремонтът завършва качествено и в срок, 90% от работата е на доковата, но 100% от наградите отиват по другите бригади. На справедливото ръмжене на работниците си Минчо Танев отговаря с плакат (изобразяващ без текст голям среден пръст), окачен над входа на столовата. За което се обяснява със спецовете и ръководството...

По онова време Минчо-Таневата достига нивото на водещите бригади в завода – на Христо Енчев и на Христо Танев. Тя дава на завода редица дългогодишни и уважавани специалисти – бригадира Росен Великов, Румен Добрев, Михаил Генков, Атанас Иванов и много други.

Изявеният бригадир получава предложение да влезе в Партията, но проучването доказва, че загиналият му на фронта баща е кръчмарски син. Така се ражда прецедентът – единствен безпартиен бригадир в завода. Преди години той решава да издири и се поклони на гроба на баща си по чуждите тепета. Там се сприятелява и кани семейство от Сараево да му гостува във Варна. За това, че не е съобщил за контактите си с граждани на „особената" СФРЮ, на главата му идва нова неприятност. Директорът на Флотския арсенал му съобщава, че е принуден да го уволни. Минчо Танев знае, че не ще пропадне със златните си ръце, успокоен с обещанието, че поне няма да му вземат служебната квартира, в която живее под наем. От Квартирно-експлоатационната част обаче си искат ключовете. На другата сутрин в завода излъганият бригадир отново разпределя работата на хората си. От министерството проявяват разум и кратковременното второ уволнение дори не е записано в трудовата книжка.

В навечерието на XII партиен конгрес, вече на 41 години, авторитетният и непокорен бригадир описва личните и професионалните си патила, проблеми и виждания в дълго писмо, което адресира „нагоре". Въобще не е допускал, че без редакция и съкращение под заглавие „Аз, безпартийният комунист на откровен разговор с партията" то ще излезе на първа страница на вестник „Работническо дело". Статията му носи известност, предизвиква дебати за ефективността на производствената дейност в завода и нова елегантна „преса" от началниците.

Периодическите принципни сблъсъци на Минчо Танев с тях всъщност са другото измерение на ежедневната му всеотдайност, на грижата му за работниците (в профсъюзното ръководство отговаря за охраната на труда), на стремежа му в завода нещата да се вършат по-бързо и по-качествено. На бай Христо ще покаже как с елементарно приспособление вместо за дни (а те се плащат) да вади лоените набивки на салниците за часове, на бай Илия – какво да прави (да си я завре) шпилката, дето му идва дълга, създава стенд за опресоване на дънно-задбордната арматура (за него има премия от 65 лева), специализирани подемни съоръжения (някои повдигат кораби, тежащи стотици тонове), помпи за високо налягане, ред хидравлични приспособления, заменящи ръчните операции. Инструменталният цех на Йордан Филчев осъществява всичките му идеи, в по-голямата част – твърде ефективни. Рационализаторът е „бързата помощ" на арсенала – викат го за решение на всички възникнали проблеми – повдигане на кораб, легнал с пробойната си едновременно на две съседни „падушки", смяна на счупено колело на влакчето на прехвърлящия док, къде ли не...

Връх на творческата му дейност е създаването на тежащата три тона автоматизирана, обслужвана само от един оператор машина за обработка на гребни винтове. Електрониката е от Пловдив, хидравликата – от Казанлък, двама електроници създават управляващия компютър. Собствена аспирация обира бронзовия опасен иглен прах. Ражда се ново производствено звено за обработка на „класически" винтове. В двата завода рационализациите на Минчо Танев надхвърлят 110, за тях във втория той получава „Златна значка" на Министерството на отбраната.

Вече в демократичния период заводът е завършил ремонта на поредното РеКе, но на ходовите изпитания кърмата дава недопустими вибрации. Следва рекламация, търсене на причини, а повторният док е скъпа работа. Подозренията клонят към доковата бригада. Шефът ѝ предлага, ако не са виновни негови хора, да си разменят дипломите с инженера от Института по хидро- и аеродинамика, който твърди обратното. Оказва се, че друга бригада не е закрепила капачката във винтовата дюза, дето е гайката на балера. Е, не са разменени техникумаджийска за инженерска диплома, но е спасена честта на бригадата.

Минчо Танев е горд, че е съвременник на най-добрия период в историята на завода – през 80-те години персоналът му достига над 1 360 души, разкриват се нови цехове, идва нов док, мощностите са натоварени до пълния им предел – около 40% за българските ВМС, останалото – за руски военни и граждански кораби, строят се кейове и се съоръжават с кранове, въвеждат се машини с цифрово-програмни устройства, „Лъджата" се ползва с авторитета на най-голямото и най-качествено работещо кораборемонтно предприятие в България. Прехвърлящият док дава нов потенциал на завода.

На пенсия ръководството на завода изпраща бате Минчо с надписан голям щурвал, а бригадата – с картина, която виси над леглото му. Името му е споменато три пъти в книгата, посветена на вековния юбилей на Флотски арсенал. Сам си е построил виличка, която има локално парно, ветрогенератор и две слънчеви батерии, занимава се с рисуване и пластика, вози внука на рикша – собствена конструкция. Явно, че нещо от бащините наклонности е прескочило в синовете му – машинен инженер и старпом на търговски кораб.

Септември 2007 г.

ПРАВО НА ИЗБОР



Курсант-мичман
МИРОСЛАВ ГЕОРГИЕВ

Образно казано, приятелството ме вкара в Морското училище, а любовта ще ме направи офицер. Преди пет години завърших Техникума по електротехника в родния си град Бургас и било покрай някои съученици, било поради възходящата тогава харизма на именития ѝ възпитаник, бях решил да кандидатствам в Академията на МВР в Симеоново. После се ориентирах към Стопанската академия в Свищов – все училища с конкурс по любимата ми математика. Точно тогава в плановете ми се намеси Златан – връстник и съсед, с чиято моторница излизахме в морето. И преди летните ми ваканции включваха река Велека и бургаския плаж, но сега, по-далече от брега, покрай риби, миди и рапани, приятелят ми упорито ме навиваше да влезем заедно в Морското училище. Успях само аз...

Преди Морското обаче бях избрал Милена. Пламнала по „класическия" съученически начин, любовта ни все повече доказваше, че сме „предназначени" един за друг, и изключваше многомесечни плавателни контракти извън проектираното бургаско семейство. И така – офицер. Междувременно южната ВМС-база се разрасна с по-нови модерни бойни кораби, така че не липсваше и поле за реализация на още един морски офицер. Годините в училището все повече ми разкриваха значимостта, възможностите и красотата на това призвание. По пътя към него обаче стоеше една петгодишна доброволна казарма. Анахронизъм в съвременния отворен свят, тя все пак формира волеви и нравствени качества, необходими за професията, обогатила бъдещите конституционни с още едно курсантско ограничение. Колко му е тогава понякога да прескачаш оградата. А в края на почти всяка седмица – „законно" до Бургас. Най-фрапиращият курсантско-студентски дисонанс обаче бе, че докато бъдещите мореплаватели пушеха почти навсякъде в училището, бъдещите офицери им метяхме фасовете...

След първия курс, когато, обучаващ се в многословната специалност „Организация и управление на тактически подразделения от ВМС", дойде ред да избера една от трите ѝ специализации, въобще не се колебах – „Корабоводене". Тя предоставя по-широк професионален спектър за реализация, както и за командирско израстване. Нямаше опасност да не се класирам за свободна навигаторска „валенция", защото, приет в училището шести по бал, бях на първо място по успех от първи курс, така че първи поред, имах право на този важен избор.

Преди училището се бях отдал на хандбала. След десетина медала от републикански първенства достигнах до професионалното му ниво – на 16 години вече бях в мъжкия отбор на Порт Бургас – един от водещите в националната А-група. Първи курс ме лиши от хандбала, но ми даде тръпката в състезанията по гребане и ветроходство. След като се класирахме втори на флотското първенство по военен трибой (автомат, граната, 3 километра), двама курсанти ни включиха в отбора на „тюлените", с които заедно представяхме ВМС на общоармейската спартакиада. На следващата година върнахме на училището купата от Спартакиадата по морски спортове във флота.

В училището преминах през всичките възможни командни длъжности – командир на отделение, помощник-взводен и взводен командир, старши на класното отделение и старшина на цялата навигаторска рота. Маршировах на парад по жълтите павета в София като асистент на бойното училищно знаме. От науките като че ли най-много ми харесваше навигацията, съвременните кораби и оръжия, за които и извън учебните програми се „разхождах" в Интернет. Бях много доволен, че българските курсанти, разпределени в смесени отбори, се представихме много добре на международно състезание по навигация между морските академии, проведено в Констанца. Най-интересен ми бе водолазният курс, който освен теоретически занятия и практика в училищната база, включваше и спускания до 20 метра за около две седмици в района на Атия. Времето бе чудесно, подводният свят – изумително красив. Подводната гора между остров Свети Иван и Созопол като че ли и сега е пред очите ми. Щастие е да надникнеш в подводна пещера, да разгледаш потънал преди десетилетия кораб.

Нашият випуск нямаше късмета да плава на учебния кораб, но затова пък съм бил на практика на основните типове бойни кораби – на базов миночистач „Капитан-лейтенант Евстати Винаров" – с участие в българо-румънско противоминно учение, на подводница „Слава", на корвета „Бодри", на ракетната корвета „Мълния" – с участие в общофлотско учение. Като първенец по успех на два пъти – след втори и след четвърти курс, имах право да избера практика съответно на италианския десантен кораб „Сан Джусто" и на американския разрушител „Рузвелт" по програми за двустранно сътрудничество между ВМС.

Четири дни бяхме в италианската Морска академия в Ливорно. В Таранто се качихме на десантния, който се използва и за учебен, кораб „Сан Джусто".

Беше планиран преход до Солун, Одеса, Истанбул, Бриндизи. Във връзка с кризата в Ливан на кораба не бе разрешено да напуска Средиземно море и след Солун, вместо в Одеса, се озовахме в турската база Акзас, след това подминахме планираната Суда и завършихме плаването в Бриндизи, където слязохме от кораба. Практиката ни бе организирана по задания, ежедневни занятия по групи, решаване на задачи и т.н., в крайна сметка – много полезна. Едва ли има някаква връзка с това плаване, че след трети курс получих традиционната награда – кортик и грамота, с която италианските ВМС награждават бъдещ морски офицер от училището – обикновено випускник.

С колегата ми Живко Казаков от нашия курс бяхме на практика на американския ракетен разрушител DDG 80 Roosevelt. Той е в състава на ВМС на САЩ от октомври 2000 г. Разрушителят е 30-ият кораб от типа Arleigh Burke и втори от най-новата му модификация Oscar Austin (група IIA), има дължина 155,3, ширина – 20,4 и газене 6,1 (с обтекателя на ХАС – 9,32) метра, а водоизместимостта му е 9 217 тона – почти шест пъти по-голяма от тази на нашия „Смели" и четири пъти – на „Дръзки". Общата мощност на четирите газови турбини от 100 000 конски сили осигурява ход от 32 възла. Сред екипажа от 380 души (в т.ч. и жени) 32 са офицери. Многоцелевият кораб осигурява противовъздушна, противоракетна и противоподводна отбрана и може да нанася удари по брегови обекти. Въоръжението му включва крилати ракети (за брегови цели), ракето-торпеда, зенитни ракети, зенитно-артилерийски комплекс, артилерийска установка, торпедни апарати, два вертолета.

С Живко летяхме по маршрут Варна – София – Мюнхен – Вашингтон – Джаксънвил в щата Флорида. Оттам с кола към осем вечерта на 26 август 2008 г. ни закараха до базата, в която бе разрушителят. Вместо по програмата след два дни, той щеше да отплава на другата сутрин. Едно униформено момиче ни закара до първия магазин, за да си купим по нещо от Америка. Нито лаптоп за мен, нито фотоапарат за Милена, нито сувенири за приятелите! След 15 минути някакво началство позова обратно микробуса ни. На сушата в Новия свят ми се събраха два часа на летището във Вашингтон, още толкова в превозни средства и едно надничане в магазин. На екипажа явно не му беше до нас. Настаниха ни в деветместна каюта за приходящи старшини с две не особено общителни личности, едната от които, представила се за готвач, често излизаше от бойно-информационния център.

Първите два дни една от най-младите и дружелюбни офицери със столичното име София ни въвеждаше в корабния живот. На третия ден се срещнахме и с офицера, комуто бяхме поверени. На борда бяхме единствените чужденци и единствените курсанти сред стотици американски професионалисти, в това число и външни, привлечени за това плаване. С младите офицери се водеха ежедневни занятия, решаваха навигационни задачи, периодически ги изпитваха. Самочувствието ни рязко нарасна, когато се престрашихме на някои да показваме как се определя мястото на

кораба. Бяхме на благоприятен „свободен" режим – от нас нищо не се искаше, не ни контролираха и изпитваха, а ни обясняваха всичко, от което се интересувахме, с изключение на теми и зони, които и за техните си хора бяха с ограничен достъп – да речем „мозъка" на кораба – бойния информационен център. Без да носим вахта, ние по-често бяхме на мостика, откъдето можеше да се „улови" всичко онова, което ставаше на кораба.

Първият преход бе до Норфолк, където се включихме в оперативното съединение „Иводзима", в което освен едноименния щурмови десантен кораб имаше още два десантно-транспортни кораба док, крайцер и още един разрушител. Вече бях възприел Roosevelt като огромен кораб, а се оказа, че той е най-малък сред другите в съединението, съпровождано и от един универсален снабдителен кораб. Излезли в океана, корабите отработваха съвместно маневриране, чиито способи ни бяха разяснени най-подробно от оперативния офицер. Два пъти през деня и веднъж през нощта имаше прехвърляне на товари по паралелния способ между три кораба, 50 000-тонният десантен кораб бе на 70 – 80 метра от нас, по няколко пъти на ден бе упражнението „човек зад борда" – на друг кораб и фактически. Изстреляно бе учебно торпедо, което лодката с водолазите сапанира и корабът си го вдигна на борда. Вертолетите бяха използвани почти ежедневно за прехвърляне на товари и контрол на корабоплаването. На мониторите на мостика в реално време можеше да се види лицето на вахтения капитан на „съмнителния" граждански кораб. Ако се бяхме сетили по-рано, можеше да се уредим с по един вертолетен полет над океана.

На едно момче, комуто предстоеше изпит за следващо звание, старшината на щурманския сектор обясняваше как се превръщат координати дължина във време с цял списък от формули. Смаяхме го с калкулаторен вариант за минута-две. Покрай старшината обаче на мостика бе спомената България. Един от многото в екипажа с латино-произход бе завършил морско училище в Куба, бе плавал на риболовни кораби, след това се прехвърлил в САЩ и за да вземе по-бързо новото си гражданство, работил като моторист. После достигнал до мостика на DDG 80. Та той обяви, че най-добрият професор по морски науки, който му е предавал в родната Куба, е завършил преди години Морското училище във Варна.

С Живко се включихме в стрелба с личното оръжие на екипажа по мишени от три дистанции на вертолетната палуба. В сравнение с „Макаров" „Берета"-та дава по-малък откат, а ни похвалиха, че по резултати сме като американци от средна ръка. Стрелбата мигом бе спряна, когато далече зад кораба бе забелязан кит – една от защитените риби, изрисувани в предупредителна таблица на мостика. А „полетът" на делфини над океана е най-красивото нещо, което видяхме за цялото плаване.

Имах усещането, че офицерите – по-малко от 10 процента от огромния екипаж, са ангажирани предимно с най-важните ръководни функции –

навигация, тактика, готовности, учения, използване на оръжията и вертолетите. Цялостният корабен живот се организира и контролира от най-масовите, многобройни и взискателни началници – старшините. Тяхната роля и професионализъм са очебийни. Никакво „кавалерство" няма към матросите – жени. Виждал съм ги да чистят, да боядисват, да носят тежки боеприпаси, да обслужват ракетната установка за лъжливи цели.

…Към шест часа вечерта бяхме в салета, когато прозвуча „човек зад борда". Рязък поворот на кораба запрати вечерята на пода. Всички се разбягаха кой където е предвиден, започна едно отмятане в списъци и т.н. Отидохме на мостика, за да видят, че сме на борда. С изключение на командира и помощника му, всички офицери се взираха в четирибаловия океан предимно от едното крило. Отидохме на другото, за да не създаваме по-голямо напрежение, когато забелязах нещо червено далече във водата. По нашата си наука го „държах" с ръка и доложих пеленг и разстояние на вахтените. Маневрата бе светкавична и започна сближаване с „моя" обект. Вече се чувствах спасител на човешки живот, когато все по-отчетливо се забелязваше спасителният кръг – целта на учебната тревога. Останах си с комплиментите за остър взор.

След преминаването през Гибралтар съединението се разформирова, нашият кораб преплава Средиземното море и за три дни се установи в Дубровник. Имахме възможност да разгледаме града, а преди полета за София съдбата ни срещна на летището с българската плувна гордост Петър Стойчев. В професионално отношение най-полезни в 20-дневното плаване ни бяха използването на спътниковите и радионавигационните системи, вникването и участието в маневрирането на корабно съединение, борбата за живучест и евакуиране от кораба, привеждането му в по-висока степен на готовност, неговите отбрани и защити. Това е твърде голям „багаж" за скромната длъжност, която ще предпочета, ако след няколко месеца имам право на поредния си избор – щурман на една от фрегатите във Военноморска база Бургас. Но нали все някога, надявам се, ще стана командир на кораб...

Май 2009 г.

PS. Първенецът на випуска на Морското училище е на стаж на фрегата „Дръзки", но понеже по това време на нея няма свободна длъжност, получил лейтенантските пагони, е назначен за командир на минно-артилерийската бойна част на базов миночистач „Прибой" от Военноморска база Бургас. С този екипаж участва в учения на българските ВМС, в активации на Оперативната група за военноморско сътрудничество в Черно море БЛЕКСИФОР и в турско противоминно учение, на което корабът е сертифициран като оперативно готов за морски операции и мисии на НАТО. Предстои Мирослав Георгиев да получи звание старши лейтенант и нова длъжност на фрегата „Дръзки", която си е избрал. По право…



МОРЕТО ТРЯБВА ДА СЕ ПАЗИ

МИХАИЛ ЗАИМОВ –
технически водолаз
и подводен фотограф

Сигурно има нещо симптоматично в това, че първото си „плуване" бъдещото човече прави още в майчината утроба. Появили се на Земята, от която по-голямата част всъщност е вода, хората изграждат различно отношение към морето. За мен то е любов. Като всяко истинско чувство то не се нуждае от епитети и обяснения. На него съм подвластен още от детските созополски лета, то ме окуражаваше при първите ми крачки към дълбокото, опияняваше ме с красота, когато за пръв път „прогледнах" с маската, през годините ме дари с мъдростта, че освен да се обича, морето трябва и да се пази. За мен то е и своеобразна „предпазна клапа" срещу професионалния стрес и урбанизираното ни ежедневие, „спасява ме" по всяко време, което мога да му посветя.

В днешното ми отношение към морето значение имат родословен, образователен и технически фактори. Възрожденските ми корени, принадлежността към четвърто поколение хора с влияние в обществения живот на България, поставяли народния интерес пред личния, семейната среда, в която водещо е чувството за дълг, чест и лично достойнство, облагородяват и всичко онова, което сега правя под водата. То няма никакъв комерсиален елемент, спонсори и заявители, подчинено е на отговорност и морал. Убеден съм, че най-истинският начин да се обича подводният свят е да се допринася за грамотното и безопасно (и за човека, и за природата) проникване в него, за изучаването му, за показването и отстояването на неговата история, значимост и красота пред „земните" хора.

Художествената гимназия и Художествената академия, която съм завършил със специалност „История на изкуството", ми дадоха поглед и отношение към красотата на подводния свят, а правилата на светлосянката, композицията и перспективата ми помагат в периода, когато освен леко-

водолазното оборудване, при спусканията с мен вече е и фотоапаратът. От друга страна, верността на „академичните" принципи изключва намесата на всеможещия фотошоп.

„Верижната реакция" на водолазното ми оборудване, абсолютно контролирана през последните години, започна стихийно сред хлапетата, които се гмуркахме край камъните – някой бе донесъл плавници и шнорхел. Първата ми маска от това време бе „Фалко", препродавана няколко пъти, докато стигне до мен. Когато преди две години я подарих на един приятел, тя още функционираше перфектно. После за кратко дойде ред и на харпуните. Подарих ги всичките в момента, когато осъзнах колко самоубийствена и неравностойна е тази битка със и без това изчезващата морска фауна. Красотата на безмълвието ме накара да посегна и към фотоапарата. На статична апнея бях достигнал време около три минути и гмуркане на двадесетина метра. Наскоро се спуснах до умишлено потопения от „Блек сий техникъл дайвинг" (BSTD) на 18 метра край Созопол рибарски кораб „Пионер". Преди десетина години използвах първата бутилка. Спускането с въздух, а впоследствие – с газови смеси, рязко подобри техниката и възможностите за работа под вода. Последният ми фотоапарат е „CANON D5", боксът – „AQUATICA".

Във Фондацията BSTD заедно с Владимир Явашев и Росен Желязков, благодарение на „бреговия" си бизнес, можем да си позволим най-съвременната леководолазна „неконвенционална" екипировка по системата DIR. В сравнение със стандартната тя е по-здрава, автономна, ергономична, в крайна сметка – по-ефективна. За големи дълбочини използваме газова смес за дишане Trimix в двойни бутилки от 30 литра, както и декомпресионни газове. Имаме голям набор от бутилки, добри компресори, система за миксиране на газовите смеси, осемметрова гумена лодка с два извънбордови двигателя, която може да покрие цялото крайбрежие. Цялото ни оборудване позволява работа до 90-метрова дълбочина.

За разлика от по-масовото гмуркане за развлечение до около 40 метра, при което се използва сгъстен въздух и не се налага декомпресия, техническото гмуркане, с което се занимавам около седем-осем години, се основава на газови смеси, може да достигне до около 100 м, но изисква специален режим на изплаване, разчетен точно по метри и минути, който отнема подълго, пропорционално на престоя под вода време. Освен това всеки водолаз носи със себе си около 80 кг бутилки с дънен и декомпресионни газове. Обикновено се гмуркам през летата по нашето крайбрежие, а през другите сезони – в топлите морета по света – по цялото Червено море, Френска Полинезия, Малдивите, почти навсякъде в Средиземно море – Малта, Франция, Италия.

На 40-те ми вече години дълбините не престават да ме изненадват с красотата, формите и поведението на техните обитатели – риби, раци, медузи

и какво ли още не, с екзотиката на коралите и водораслите, с обрасналото тайнство на потъналите кораби. Надолу ме дърпа тръпката на познанието, адреналинът на откривателството, малко тъжното самочувствие, че аз мога да съм при рибите във водата, а те не могат да са при мен на сушата, спокойствието, безтегловността и тишината на една своеобразна нирвана в този прекрасен паралелен свят. Първата малка крачка в стремежа ми да го показвам на хората бе дебютната ми фотоизложба от 30 снимки, открита през август тази година във Фестивалния и конгресен център във Варна, съпътствала юбилейните годишнини на Военноморския музей.

Най-красивият потънал кораб, който съм виждал, е близо до брегове на Судан. Немският (построен в Хамбург през 1911 г.), след това аржентински, последно италиански 158-метров, 10 000-тонен параход Umbria е самопотопен от неговия капитан пред противниковия британски боен кораб HMS Grimsby в самото начало на военните действия през Втората световна война. Близо до повърхността, в район, защитен от течения и засипваща го тиня, параходът е превърнат от богатия живот на Червено море във величествен подводен риф, украсен с корали и оживяван от множество морски обитатели. А трюмовете още пазят смъртоносния товар.

Най-интересна история, чийто финал засега пазя в тайна, от потъналите край нашето крайбрежие съдове, има гръцкият кораб Cristina, който, натоварен с дървен материал от Галац за Римини, в края на 60-те години намира своята гибел в буря на 15 мили източно от Калиакра. Открит е като неизвестен „обект" от Института по океанология, който не успява да извърши скъпоструващо и неефективно обследване с научноизследователския кораб „Академик" и неговия водолазен звънец. Нашата група осъществи експедицията с част от спонсорите на неуспешния опит на института през октомври 2004 г. Спуснахме се на впечатляващата дълбочина от 78 метра, идентифицирахме името на кораба, обследвахме го, след това аз засякох резултатите с официалните данни от гръцка страна.

От няколко години работя по един амбициозен личен проект – книга за потъналите кораби по българското крайбрежие. Книгата вече е „отпечатана" в съзнанието ми – ясни са ми нейната структура, хронология и съотношения на текста и фотографиите. Това няма да е атлас, нито фотоалбум. Отделна глава ще бъде посветена на всеки един обследван кораб. Досега те са 25, надявам се във времето напред тази цифра да се увеличи. Фоторазказът за всичко, видяно под водата, ще бъде обогатен с художествен разказ за личните ми преживявания в този процес, за събитията, довели до потопяването на кораба. В тях се преплитат военни действия, природни стихии и човешки съдби, има много мъжество, поуки и послания. Тази част изисква сериозна изследователска работа и „на повърхността".

Разчитам в книгата да включа всички съветски подводници, потънали край нашите брегове през последната война, които според официалните

данни и историците са общо пет. Две от тях вече са обстойно изследвани – Щ-211 и Щ-204. До частично обследваните от Института по океанология към БАН в района на Шабла подводници Щ-210 и Л-24 нашата група бе първа, осъществила водолазно спускане и обследване, съответно през юни миналата година и през юли тази година. Най-голямото предизвикателство е да открием и обследваме неизвестната досега подводница С-34, потънала някъде в Бургаския залив. Търсенето се основава на анализ на местоположението на тогавашните минни полета, на изучаване на различна литература и актуалните „зацепки" на рибарските кораби. В работата по подводниците срещаме ползотворно взаимодействие и помощ от Военноморските сили и Военноморския музей. Голямото ни удовлетворение е, че в резултат на работата под вода можем да дадем своя версия за случилото се преди десетилетия, която да допринесе за формирането на историческата истина. Отделно е тръпката от проникването в дълбините, радостта на откривателството, преклонението пред паметта на загиналите екипажи, материализирано с възпоменателни плакети, поставени на бордовете и на четирите подводници.

Подводница Щ-210 е открита на дъното през 1985 г. от изследователската подводница РС-8В на Института по океанология. Две години по-късно са правени подводни проучвания с помощта на буксируемия апарат „Релеф". В рамките на съвместен проект с водолазното поделение на ВМС на 12 и 13 юни 2007 г. нашият екип осъществи първото водолазно обследване на подводницата. Тя бе открита с хидролокатор за страничен обзор на дълбочина 60 м пред нос Шабла. При водолазното ни спускане на максимална дълбочина до 59 метра с дънно време 25 минути извършихме обстоен оглед на подводницата, заснехме видеофилм и прикрепихме на нея плакет с надпис: „В памет на 46-членния екипаж на подводница Щ-210, завинаги останали тук през март 1942 г." Огледът констатира, че Щ-210 лежи на равен кил с минимален крен, по посока север – юг, корпусът е умерено обраснал, налични са двете палубни оръдия, изкривен нагоре е левият носови рул, липсва вратата на рубката, а торпедните люкове са затворени. Отвор на десния борд на около метър под палубата, близо до надстройката с дължина около 2 метра и ширина 20 – 30 сантиметра, както и намотаната около левия винт стоманена проволка ни дадоха основание за извода, че вероятно форсиране и взривяване на минно заграждение е причина за гибелта на подводницата.

В първото водолазно спускане на 18 и 19 юли т.г. до локализираната порано в района на Шабла от Института по океанология подводница Л-24 освен „Черноморски екип за техническо гмуркане", в който участваме заедно с Владимир Явашев и Росен Желязков, се включиха още Желю Бурилков, Антон Ангелов и Кирил Неделчев. Спускането този път бе извършено по автономен, известен като Technical Diving начин с използване на дънни и

декомпресионни газове. Продължителността на спусканията до 59 метра бе между 80 и 120 минути с дънно време 20 – 35 минути. Определен бе видът на подводницата, легнала на равен кил по посока изток – запад, със съхранени две палубни оръдия, запазен умерено обраснал корпус, чист нос и без категорични следи от детонация на мина. Навитият около десния винт минреп обаче, както и остатъците от предполагаемо минно заграждение по протежение на левия борд дават основание да се приеме, че форсирането е причина за потъването и на Л-24. Заснехме видеофилм и поставихме възпоменателен плакет за гибелта на 57-членния екипаж.

Морето пази своите тайни, създавайки трудности и изненадвайки с рискове милионите ентусиасти и неимоверно по-малкото професионалисти, дръзнали да проникнат в „подводния музей". Отнасям се сериозно към работата под вода – от развлечението, през бизнеса, до научните изследвания, като към съзнателна, регулируема, а с увеличаване на дълбочината – все по-професионална специфична човешка дейност. Международни принципи и европейски норми, а и роднят Правилник за водолазна дейност, появил се най-после през 2008 г., са някаква рамка, която безспорно трябва да се спазва. По-важно е обаче общението на човека с подводния свят да е в координатната система на осмислени знания, на добра екипировка, на адекватно осигуряване и на стриктно спазвани мерки за безопасност. Другото е авантюра или безразсъдство, понякога наказвани и с най-строгата мярка. Специална подготовка, опит и организация изисква гмуркането на по-голяма дълбочина с газови смеси. Тази качествена крачка любителят водолаз може да предприеме след рутината на поне 200 „класически" спускания.

Може да прозвучи странно, но за мен паниката е най-голямата подводна опасност. В сложна ситуация, особено при дефицит от време, тя може да е пагубна. Преди години имах случай да се загубя в най-големия кораб преди войната на Българското търговско параходно дружество – „Родина", потънал на няколко мили пред Созопол. Нашата двойка се спусна непредпазливо без осигурително въженце в един трюм, разчитайки безпрепятствено да излезе от другата му страна. Вътре се завъртяхме, вдигнахме тиня и аз загубих изцяло визуална ориентация. Партньорът ми бе преди мен и успя да излезе. Аз останах сам десетина дълги минути. Избистрянето на водата изисква много повече време, а въздухът в бутилката бе на изчерпване. Помогна ми спокойствието, което волево си наложих, многото усилия, които ми струваше разумното и методично търсене на люка, със сигурност – и късметът. Тогава осмислих, че за водолаза паниката е пауза между две познати състояния. Една секунда такава „пауза" може да стигне, за да се удавиш.

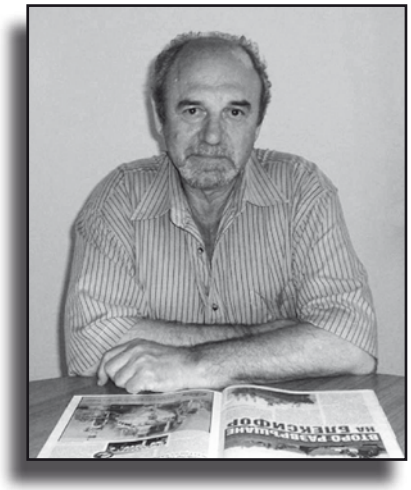
Измъкнали се и осъзнали, че квалификацията ни е недостатъчна, отидохме зад океана във Флорида, за да изкараме курс при най-добрите технически водолази. Сега имам пълен набор от всевъзможни водолазни серти-

фикати, включително и за обучение на инструктори. Правоспособностите, които ми дават тези документи, не бих използвал с комерсиална цел. Посветил съм ги на една благородна кауза – да помогна на всеки, който го желае, да се гмурка безопасно и надеждно в подводния свят.

Октомври 2008 г.

PS. Дебютната изложба на Михаил Заимов „Подводен свят – история и безмълвие" – 30 снимки и две есета, във Фестивалния и конгресен център във Варна през август 2008 г. бе част от програмата за честването на 125-ата годишнина на Военноморския музей. След това изложбата гостува на Художествената галерия в Созопол. Нови 40 фотографии от дълбините на Тихия и Индийския океан, Червено, Средиземно и Черно море, подбрани сред хилядите, снимани в продължение на две години, бяха включени в изложбата „Подводен свят", показана през юли 2010 г. в Музейната галерия за модерно изкуство в София. През февруари 2011 г., в Първия международен фестивал за подводни филми в София, заедно с Иван Бакърджиев Михаил Заимов участва с изложба на подводна фотография. Отново в Музейната галерия за модерно изкуство през юли т.г. той представи четвъртата си самостоятелна изложба „Еволюция" – резултат от пътешествие през последната година до архипелага Галапагос в Тихия океан и суданското крайбрежие на Червено море. Изкуството му е многофункционално – то не само показва красотата и многообразието на „света на мълчанието", но хвърля мостове в историята, кореспондира с археологията, събужда размисли и тревоги за състоянието на морето. Еднопосочна с възхищението на публиката е оценката на критиката, еволюирала до „българския майстор на подводната художествена фотография."

Най-голямото му „брегово" предизвикателство е проектът „Созополис", на който е инвестиционен мениджър. Луксозният комплекс на нос Колокита цели в умалената „реплика" на града да превъплъти неговия стил и дух в единство с модерните технологии и естетика. В рамките на Фондацията BSTD продължават интензивните летни експедиции за обследване на известните и откриване на нови потънали древни ветроходи и съвременни кораби и подводници, както и създаването на изкуствени подводни рифове чрез умишлено потапяни съдове. Лодките на фондацията са част от БУЛСАР – Българска доброволческа организация за морско търсене и спасяване. Точно такава необходимост в района на Созопол предизвиква внезапният щорм в началото на август 2011 г. Рискували собствения си живот, проявили висок професионализъм и мъжество, при четири почти едновременни тежки инцидента в морето Михаил Заимов, Владимир Явашев, Матей Матеев и Илия Минев спасяват от водната стихия 14 възрастни и 4 деца, за което са наградени от Изпълнителна агенция „Морска администрация".



ЕРЕТИЧНА МИСЪП ЗА ДОБРИЯ КАПИТАН

Капитан далечно плаване
МИХАИЛ ТРИФОНОВ

Един философски прочит на морската история на България вписва баща ми и мен сред тези, обърнали важна страница в летописа на търговското корабоплаване – смяната на тъй наречените „каракапитани" с корабоводители от съвременен тип. Роден в Бургас и останал сирак на седем години, след „спасителния" период в съществуващото и днес училище „Цонко Цонков", баща ми се качва като юнга на корабите и повече не слиза на брега. Последователно е камериер, моряк и рулеви, а след 1944 г. разрастващият се флот допуска до мостика хора без висше морско образование, но с опит и краткосрочен курс. Това поколение роди легендарни капитани далечно плаване. Първите ми сериозни контакти с морето, извън традиционното общуване на всяко варненско хлапе с него, бяха през юношеските ми лета, когато на борда на бащиния танкер правех тегели с него между Варна, Каварна и Балчик. В родата имаше още двама моряци – дядо рибар и вуйчо моряк, но мен морето като че ли не ме привличаше като професионална среда. Школата за запасни офицери в Плевен ми разказа всичко за казармата, събуди стремеж към учене и позволи на своя питомец да кандидатства в Морското училище, естествено, в бащината специалност.

Годините в училището, стартирали с авторитета на „стара пушка", четири от които бях старши на класното отделение, преминаха някак неусетно може би защото бях „абониран" за всички видове награди, които облекчаваха строгия казармен режим – началството не се скъпеше на домашни отпуски за футболния отбор, за състава за народни танци или за победителите на различни юбилейни кросове, към които традиционно принадлежах. Не намирам в паметта си съвипускник, който като мен никога да не е прескачал оградата и да не е наказван нито веднъж. После морето щеше да направи своя оценка на училищната примерност, на знанията от учебниците, на мъжките приятелства, живи и до днес.

В системата на Параходство БМФ вече 39 години (две след фактическото си пенсиониране) съм само в плавсъстава с изключение на няколко месеца в новото хилядолетие, през които пак в качеството на капитан съм участвал в последната фаза на строителството на нови кораби. Този дълъг стаж започнах през есента на 1969 г., когато бях назначен за трети помощник-капитан на 1 500-тонния карго-кораб „Батак". Самоопределяхме се като каубои, защото освен да караме телета за Италия, трябваше и да ги храним. След три месеца започнах един около четиригодишен период на моторен кораб „Мусала", на който, освен че достигнах до старпом, имах удоволствието да плавам с Любен Енев – ерудиран капитан, математик и астроном, от когото имаше какво да науча. Посред океана на път за Куба на мостика той организираше състезания по астрономия, в които участваше наравно с четиримата си помощници. В дискусиите всеки защитаваше своето място на кораба, определяно само по звездите – основа на тогавашната навигация. Съвременните технологии я лишиха от тази научноприложна и романтична съставляваща.

Преди самият аз да стана капитан, четири години „изостанах" на кометите. Плавах на две от тях, които все бяха първенци по приходи. Сезонът започваше през юни и завършваше през септември, разписанието се спазваше стриктно, кометите нощуваха във Варна, Бургас и Созопол. С шеметната скорост от 37 възла на криле те вземаха разстоянието от Варна до Несебър за час и 15 минути, още 45 минути до Бургас, още 20 минути до Царево. От Варна тръгвахме сутрин в 7 и се връщахме обратно в 19 часа. В екипажа влизаха капитан, механик, боцман, двама мотористи (единият участваше в швартоването) и камериер, т.е. барман. За пътниците при добро време и висока скорост плаването си бе голяма романтика. При лошо време плавахме на корпус, с малка скорост и голямо клатене. Раздавахме хапчета против повръщане, но не достигаше водата в бъчонката. Най-трудно бе на капитана, който е и рулеви и при мъгла трябваше хем да гледа радара, хем да удържа курса, лавирайки между вълните. Имало е случаи, когато пасажерите още от първото пристанище продължаваха разходката си по крайбрежието с автобус.

Ерата на кометите в нашия флот, а с това и на организираното каботажно плаване, завърши в средата на 80-те години. Параходството покриваше планираните им загуби, защото до Бургас и обратно гълтаха по тон и половина гориво, а билетите бяха евтини. Не се държаха добре в непредсказуемото ни Черно море, двигателите често се повреждаха. Гърците изкупиха чудесните корпуси, съоръжиха ги с двигатели „Мерцедес" и досега много интензивно ги използват между островите си в едно по-спокойно море на високи скорости. В наши условия са по-подходящи бързоходните и по-стабилни водометни кораби или хидробуси, на които кой знае кога ще им дойде времето. Но не е нормално автобусният трафик по брега да няма разумна морска алтернатива.

Първият ми „капитански" кораб бе същият онзи „Батак", на който за първи път плавах като млад трети помощник, като плаването ми бе още по-кратко – от Бургас до Варна. Прехвърлих се на старата „Плана", след който се заредиха различни кораби – най-голям бе „Българка" (42 000 т), а най-дълго време – четири години, бях на „Каменица".

Карахме торове от Западна Европа за Бразилия. Денонощие преди Екватора, около десетия градус северна ширина, получих съобщение от Норвежкия спасително-координационен център, че техен газовоз се нуждае от лекар. Понеже имахме такъв на борда, се свързах с капитана на „норвежеца", решихме скоростния триъгълник за срещата и взехме курс на сближаване. Когато подходи тяхната лодка, вече бяхме застанали с удобен за нея подветрен борд, бяхме спуснали трапа, лекарят, придружен от втория помощник, отплава да помага на един главен механик със сърдечна криза. Когато лодката се върна след около час, лекарят, обсипан от благодарности, бе доволен, че след преглед, инжекция и съвети опасност за механика до другото пристанище няма, но учуден от разликата в морската практика на двата кораба. Норвежкият – застанал перпендикулярно на вълните, изискващ рискована акробатика при качването от и слизането в лодката...

Сигурно и аз съм бил по-хазартен като млад капитан. Оправданият риск в повечето случаи работи за кораба и компанията. Неоправданият – е пасив само на капитана, защото той взема решенията. Реших с моторен кораб „Калофер" в мъгла да вляза в италианското пристанище – агентът вече бе поръчал бригада, чийто отказ се плащаше от кораба, а и знаех реакцията на Параходството, въпреки че привидно не настояваше за влизането. Пилотът, той и капитан на пристанището, бе прегърнал малкото радарче и излъчваше самочувствие и увереност, докато не заседнахме в тинестото дъно. После бързо организира един влекач, който леко ни изведе на чиста вода. С пилота се разделихме колегиално и без взаимни претенции, но час след швартоването на борда се появи писмо от буксирната компания, която си искаше 1 000 долара за услугата. След като вникна в ситуацията, търговският представител ме посъветва, вместо с пари от корабната каса, да се отчета за буксира с благодарствено писмо за съдействието при безаварийното заставане, а той щял да се оправя по-нататък.

На рейда пред Мариупол в една зима корабите уж чакаха някакъв ред за влизане в пристанището. Надпреварата секна, когато се вдигна вълна и вятърът се усили. Капитаните един по един отказваха предложението, което аз приех. Пилотът едва се качи на борда. Движехме се с максимална скорост със 17 градуса отклонение, за да удържаме курса под напора на вятъра и вълните. Влязох в акваторията на пристанището с два ключа на вода, „стоп", „заден" и застанах в центъра му. Питам се дали сега бих рискувал. С годините капитаните като че ли помъдряват, гледат от всички страни на ситуацията. Няма две еднакви маневри, за всяка от тях в съзнанието ми опитът е натрупал необходимото решение – ако откаже машината, ако зацикли рулят и още много „ако"...

По време на войната в Персийския залив с правоспособност „капитан далечно плаване" бях втори помощник на кувейтския танкер „Бахра" с изцяло български (удостоен) екипаж. Бонусите към заплатата за „военен риск" бяха цената да видиш отблизо истинското лице на смъртта. При предишния екипаж нашият кораб бе ударен в района на помпеното отделение от ракета без бойна глава. Ние пък прибягвахме от борд на борд в зависимост от коя страна иранският боен катер си развърташе картечницата. В отговор на ударен кувейтски танкер американската фрегата даде срок на персонала да напусне нефтената платформа за 60 секунди. След този хуманизъм я ликвидира с всичките си оръжия...

Не сме много капитаните на БМФ, преминавали без пилот през Магелановия пролив. С чартьора се разбрахме, че ще получим необходимите карти по пилота, който трябваше да се качи в точката за препоръчителен пилотаж. Времето се влоши и останах и без пилот, и без карти. Отложихме операцията за резервната точка, към която продължихме. Свързах се с попътен чужд кораб с руски екипаж. Капитанът джентълменски ми даде по радиото поворотните точки и курсовете. Добих увереност, но за всеки случай, въпреки по-голямата ни скорост, го пуснах напред, като го държах на около миля. Вече наближавахме точката, когато моят „водач" направи рязък поворот. В същото време бързо ни наближаваше катер, от който „моят" пилот бурно ръкомахаше. Той влетя на мостика и първото, което каза, бе „Ляво на борд!". Точно по курса бе банка на дълбочина седем-осем метра. Нашето газене от 10 метра гарантираше аварията. Информационната услуга на руснака се простираше до срещата с пилота. Другото си е негова грижа и капитанска отговорност.

Сигурно няма в Параходството друг капитан, участвал в строителството и правил първи рейс с толкова много нови кораби – все на Варненската корабостроителница. През 1997 г. получих от завода 14 000-тонния „Богдан", в края на 2003 г. – 42 000-тонния „Българка", а през 2007 г. – 22 000-тонния „Пирин". Междувременно като суперинтендант на БМФ участвах в строителството на „Стара планина" и съвсем наскоро – на „Хемус", където бях от февруари до ходовите му изпитания през юни т.г.

Удоволствие е да командваш нов, модерен кораб, но и това има своите особености. „Българка" си показа проблемите, резултат от дългия консервационен период преди достройването, но на първия рейс, когато плавахме с главен механик Йордан Йосифов, се държа добре. На прехода към Китай в района на Филипините ме порази усещането, че през нощта плавам в един град от светлините на стотици малки рибарски корабчета, които на плаваща котва и в пет-шест бала вълнение си стояха в морето. Пред австралийския бряг пилотът долетя на борда с една хеликоптерна пчеличка, с която си и замина. Представителят на пристанището се изуми, че мога да изкачая баласта за 14 часа, като товаренето на въглищния прах щеше да продължи всичко осем часа. Родната гордост „Българка" бе най-малкият кораб в порта. Предупредиха ме също, че транспортната лента е дълга пет километра

и когато реша да спра товаренето, още 240 тона задължително ще се излеят в хамбарите. А затопиш ли товарната марка, глобите са солени.

В първия рейс на „Пирин" първо пристанище бе Николаев. По време на първата маневра от престараване един от новоназначените моряци си счупи едновременно крак и ръка. Поради собствените му около 130 килограма свалянето на пострадалия на брега бе цяла операция – седнал на стол в коша за продукти, го спуснахме с товарния кран точно до линейката на кея. В суматохата морякът си бе забравил на кораба телефона и годежния пръстен, а щяхме да отплаваме без него. Телефонът се намери, пръстенът – не. Не съм и допускал, че в такава ситуация някой може да посегне на чужда вещ. Червеят на съмнението обаче, който човъркаше екипажа, бе смачкан едва в следващото пристанище Мерсин. Морякът, сменил ранения, ми донесе „някакъв пръстен", който случайно намерил върху едно шкафче в кабината си.

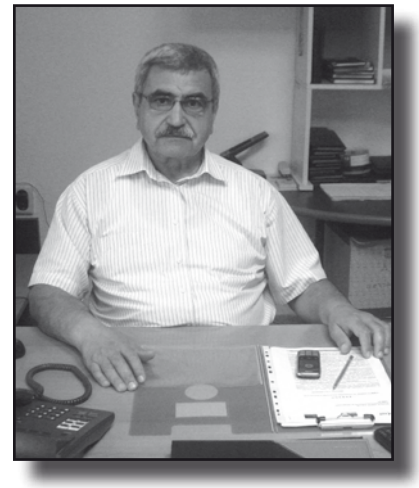
Сетих се обаче за един куриоз преди много години. Нямах навика да си заключвам кабината. В този ден раздавах заплати на екипажа. Докато бях на обяд, касата бе „тръгнала" нанякъде. След задълженията си по обяда, прибрал се в кабината си (в капитанския канижел), безкрайно учуден, старши камериерът докладва за странната „гостенка". А валутата си лежеше на бюрото ми между страниците на тетрадка, в която моряците се подписваха за еквивалента на труда си...

На море между капитана и екипажа се пораждат отношения на професионална оценка и доверие, на предпочитания, които, без да прерастват в компромиси, толериране или софри, са полезни за работата. С много редки изключения аз съм плавал само с трима капитани – Любен Енев, Иван Захариев-Изата и Илия Монев. От своя страна в моя капитански стаж трайно са навлезли имена на достойни хора и моряци, чийто висок професионализъм изключва изненади, на които може да се разчита във всяка ситуация. Четири години плавах само с един старпом – Станислав Тодоров, още повече – с рулевия Милко Китаеца (единствен на борда обичаше ориз), със старши камериера Мийовски. Палубният боцман Милко Панайотов обаче е „рекордьор". Повече от 15 години, и на последния рейс на м/к „Пирин", сме заедно. Всеки капитан би искал да има такъв здрав (не само във физически смисъл), опитен, работлив боцман и перфектен такелажист.

След толкова години на море постепенно стигнах до извод, който може да прозвучи еретично – не е най-добър капитанът, който няма бели, по-добър е онзи, който е успял да излезе от всички бели, които морето и особено пристанищата са му поднасяли. Опитвам се с тази философия да оценявам колегите и самия себе си. Нали е възможно в капитанското ми израстване по-голямо значение да има ситуацията, наказала ме с три заплати, отколкото трудолюбието, наградило ме с една...

Юли 2008 г.

„ПОТОМЦИ НА ХАН АСПАРУХ…”



Капитан далечно плаване
МЛАДЕН МИХАЙЛОВ –
управител на „КМ и Д” ЕООД

В дома на дядо ми под акушерството на моята баба съм роден през 1948 г. в Искърското дефиле (което е дало и други моряци), в село Желен, съвсем близо до Своге. Железничарската професия на баща ми ни преведе през гарите на дефилето и от Пирин до Оряхово на Дунава. Прекарах юношеството си във Враца, където завърших Техникума по механотехника „Н. Й. Вапцаров”. През лятото на 1966 г. кандидатствах в Морското училище, след като в живота ми се бяха случили ред „морски” неща. На пет години вече плувах в Искъра, имах си моряшко костюмче с почти истинска барета и още сричах, когато най-интересната ми книжка бе за младия моряк. В трети клас, след приключването на летния лагер, плаването с кораб „Емона” от Обзор до Варна ми изглеждаше като презокеанско пътешествие, нищо, че колективно „нахранихме рибите”. С годините отчитам, че патронът на техникума също бе съпричастен в моето решение да кандидатствам единствено за специалността „Корабоводене за гражданския флот”.

През годините в училището всичко ми бе лесно. Още през единичната подготовка бях назначен за старши на класното отделение с вече служили в армията съвипускници. Учението и курсантската служба бяха за мен школа за възмъжаване, въпрос и на лично достойнство, помрачавано единствено и рядко от „фатмашки” изстъпления на някои старши курсанти и строеви офицери, заради които два пъти „квартирувах” в гарнизонния арест. Преди да се дипломирам, вече имах в моя живот две скъпи същества – съпруга и дъщеря. Те, заедно с втората ни дъщеря, родена осем години по-късно, бяха горещата връзка с брега през целия период на активно плаване и осмислиха моя досегашен живот.

След продължително оспорване на задължителното разпределение бях изпратен в Българския танкерен флот. Надеждата да живея във Варна остана зад килватерната струя на кометата към Бургас, където предвидливо тогавашните ръководители бяха запазили за поредния випуск подходящи апартаменти в нов, вече станал престижен квартал.

Започнах моряшката си кариера на танкер „Дунав", продължих я също като трети помощник-капитан с приемането от Норвегия на първия в Съвета за икономическа взаимопомощ супертанкер „Струма", на който достигнах до втори помощник-капитан. После в Япония вдигнах флага на най-модерния за времето си танкер на България – „Места". На него станах старши помощник-капитан и в продължение на шест години участвах в доказване на превъзходството на българските танкери пред съветските и усвояването на сто процента на превозите на нефт за България.

Бях старпом при усвояването на експлоатационните възможности на 100 000-тонния танкер „Хан Аспарух", нает по условията на тайм-чартър от френската фирма „Тотал". Да се устои на динамиката и да приключи чартъра без загуби за наемател и корабособственик, да се предопредели бъдещата експлоатация на танкера, както и да се защити авторитетът на родното корабостроене, бе повече от престижно. Професионализъм, човещина и тогавашният обществен „почин" за интелектуализация на труда, пронизани от морско-патриотичната идея, бяха водещите на „Хан Аспарух" – „гордостта на българското корабостроене".

Въпреки отрицателните оценки на много хора, танкерът се пенсионира по старост, донесъл милиони долари печалба за БМФ. Мърморещите и тези, които не можеха да служат на кораб, на който товарът „тече под краката ти и не знаеш къде отива", си отидоха, а на останалите корабният мениджмънт показа, че има на кого да се доверят. Никога не съм се чудил какво повече от професионализма и здравата психика помага на море. Може би доверието. А то дойде много бързо след грамотното отношение към проблемите и определянето на причините за „злото". Така се роди и прие мотото на корабния вестник „Флагман", редактиран от капитан Анастас Николов и списван от електромеханика Ганчо Ганев – „Потомци на Хан Аспарух, моряци, силни по дух". Трябва наистина нов прочит на това любителско издание, за да се осмисли резултатът от постигнатото, въпреки разминаването в размера на заплащането на международния пазар, където работехме.

На моторен кораб „Родина" натрупах стажа си за капитан далечно плаване. След танкерната ми реализация флагманът на бълкерите показа, че плаването има и други, по-приятни измерения. Човешкият фактор бе най-важният в практиката ми на море. Оказва се, че героят може да бъде между тези, които не очакваш. На танкер „Струма" след сблъскване в Босфора избухна пожар. Огнярят, който се хвърляше с мокро одеяло да гаси огъня,

вече на танкер „Места” се отлъчи от кораба в Рио де Жанейро и три дни го чакаме да се върне на борда, за да чуе, че е награден с орден „За гражданска доблест”. Сега изглежда наивно или политизирано, но рационализаторското движение, съревнованието, викторините, спортните състезания по корабите пораждаха благороден ентусиазъм, който, наред с много други обстоятелства, бе част от характеристиката на един добър градивен период на БМФ. За мен корабът, а по-късно и менажирането на кораби от брега, е дейност, която може да се сравни с работата на конвейер, и то с много по-висок рисков фактор.

След капитанството на танкера „Росица” и конкурс за „Началник експлоатационен отдел в БМФ” градът, за който бях вече загубил мечтите си, ме прие с 12 години закъснение. Доведе ме натрупаният опит на най-ефективните кораби на България, където освен технологични познания се прилагаше в пълна сила икономическият подход в експлоатацията им. Операциите не се вършеха на всяка цена, а при спазване на заложените технически параметри за най-малък разход на енергия, труд и време. Може би не само много добрите резултати от конкурса, а и един мой добре оценен реферат в курса по икономика на водния транспорт на тема „Защита на интересите на корабособственика при превоз на насипни и наливни товари” или курса по танкерна безопасност в колежа в Саутхемптън са мотивирали приемането ми в Параходството за началник на Танкерно плаване. За мен това бе нова стъпка в професионалното ми развитие.

Имах благодатната среда за работа с капитани като Динчо Лютов, Иван Пашунков, Анастас Николов и главните механици Венцислав Масларов, Христо Гинев, Младен Марков, Цанко Станев, Валентин Арабаджиев и други светли имена в модерното българско корабоплаване. Работата ми в Параходство БМФ с разбирането за ефективност на кораба като отделна транспортна единица ми даде възможност да пристъпя към един по-висок етап в корабоплаването, а именно експлоатация на група кораби, подчинявайки техните специфични характеристики на нуждите на пазара и връзване на двата края на една стопанска система на взаимоотношения. Без промяна на съществуващите фрахтови условия Танкерно плаване увеличи печалбата си от съкращаване на спомагателните операции и престоите извън експлоатация. При 23 танкера това бяха твърде големи суми. Работеше се по стратегия за развитие до 2005 г. и след промените в 1990 г. не биваше да оставаме без „невязка” в стратегическия път.

По моя и на Института по воден транспорт разработка се сдобихме с танкери-химикаловози. Тези превози, които и до днес са актуални, ние напускаме след обявяването на танкерите за продажба. Пазарните условия постоянно се променят. При натрупан огромен потенциал, най-вече на кадри, ние не бележим ръст в корабоплаването, и то не по друга причина, а заради отсъствие на благоприятни законови и инвестиционни условия в

страната. При приватизация на всяка цена, при положение, че не са създадени условия за частно корабоплаване, сме изправени пред поредния икономически фарс да продаваме това, от което страната печели. Загърбването на морската индустрия е ново недоглеждане и унищожаване на постигнатото през годините у нас.

Направих рейсове с „Милин камък" и „Рила", но от 1986 до 1990 г. бях изпратен като представител на БМФ в пристанище Новоросийск по обработката на нашите танкери. Там ме свари началото на промените. Те се превърнаха в нови приоритети в нашите взаимоотношения и определено загубихме позиции. Останаха неразвити доста предложения за съвместно по-ефективно използване на танкерния ни тонаж, включващи единна информационна система за движението на корабите и товарите и създаване на съвместни предприятия.

Състоянието на България през 1990 г. не ми даваше друга идея, освен да се върна на корабите като капитан последователно на „Велека", „Струма", „Осъм" и „Адалберт Антонов". В гръцката компания „Тена Марис Шипмениджмънт" бях от първите екипи от български старши команден състав и помпиер. Останалите бяха филипинци. За кратко време тази динамично развиваща се компания прие на работа стотици български офицери и механици, и то приоритетно пред руските и полските кадри, които също имаха опит. Това е добра оценка на нашите хора. След два дълги контракта в края на 1994 г. бях поканен от колеги механици да развиваме частно корабоплаване. На следващата година регистрирахме компанията „Корабно морско дружество". При крайно неизгодни кредитни условия бяха закупени три кораба от БМФ от серията „Сопот", строени в Русе. Освен нереалното им оскъпяване, корабите бяха и морално остарели и това предприемачество след пет години самоизмъчване сведе нещата до отрезвяване на началния ентусиазъм и корабите заминаха за нарязване.

През 1998 г. започнах моя дейност чрез „КМ и Д" ЕООД в сътрудничество с чужд корабособственик, който се нуждаеше от подкрепа в корабното менажиране. До 2003 г. фирмата успешно оперира няколко кораба за генерални товари от 3000 до 5000 dwt в Черно, Азовско и Средиземно море. След това дейността ни включи корабен брокераж, агентиране, спедиция, застрахователно посредничество и други съпътстващи корабоплаването дейности. Започнах сам с една счетоводителка. Сега сме осем души, двама от които са в софийския ни офис. Въпреки кризата екипът не е намалявал, но за сметка на свития международен фрахтов пазар (вътрешен практически няма) се наложи да търсим нови ниши. От 2009 г. представляваме три германски и една латвийска фирма в търговията с корабни приспособления, технически смеси, инструменти и др. Най-далече от морето са цялостните решения, които предлагаме за архитектурно осветление, а зад гърба ни са „осветените" два голф-комплекса, спортна зала и многофун-

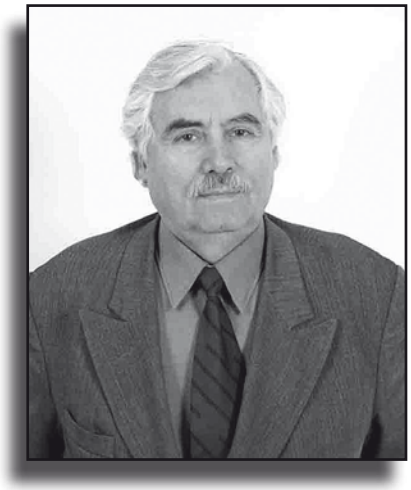
кционална сграда. Надявам се да се върнем отново към корабния мениджмънт. Необходим ни е стратегически широкопрофилен морски партньор.

Корабоплаването е трудоемка, наукоемка и свързана с изисквания за високи стандарти за безопасност и качество на управлението дейност. Участвам в различни сдружения на морския бизнес – Българската морска камара, Българската асоциация на морските капитани, Българската асоциация на корабните брокери и агенти, Асоциацията на възпитаниците на Морското училище. Споделям тревогата на морската общност от условията за развитието на морската индустрия на България, които не отговарят напълно на собствените ни традиции и потенциал, а вече и на позицията ни на пълноправен член на ЕС. Надявам се и у нас в скоро време парламентът да не разглежда морска проблематика без мнението на Морската камара, както е в Англия.

…Времето лети – след месец ще отбележим 40 години от дипломирането. Организационният комитет заседава всеки понеделник в моя офис. След традиционните начинания в училището срещата ни ще продължи в ресторант „Флагман". Името му подхожда на нашия Випуск 71-ви. Той даде на морето десетки капитани на кораби, главни механици и пилоти, а на брега – много труженици в сферата на морското стопанство и преподаватели. Сред „редките птици" са депутат, дипломат, фактор в транспортното министерство, районен кмет във Варна, бригаден адмирал в Щаба на флота, командир на бургаската военноморска база, заместник-началник на Морското училище, заместник-директор на Варненското пристанище. По едно и също време к.д.п. Гено Генов ръководеше БМФ, а контраадмирал Нейко Атанасов командваше ВМС. Впрочем Нейко смая света – единствен механик, израснал до флотоводец.

Преди векове кадровият процес в корабоплаването тръгвал от крайбрежните кръчми. На другата сутрин изтрезнелите пияници се събуждали на борда я страховити пирати, я участници във Великите географски открития. Покрай вековната си традиция и авторитет Морското училище привлича младите хора с ветрило от специалности и възможността за кандидатстване без конкурсен изпит по математика. В световен мащаб обаче има отлив от занаята. Два мотива привличат към корабоплаването – „вродена" любов към морето или спасителен резервен вариант, след като са изчерпани основните. Дано от мен двамата ми внука да унаследят първия мотив…

Септември 2011 г.



ЗА НЕЩАСТИЯТА В МОРЕТО И УМНИТЕ НА БРЕГА

Капитан далечно плаване
НИКИФОР ГЕРЧЕВ –
председател на БУЛСАР

Заглавието е енигматично съкратена парафраза на мисълта на легендарния флотоводец адмирал Хорацио Нелсън: „Едва когато в морето стане нещастие, може да се преброят умните глави на брега.” Капитан Герчев я използва като свой девиз, като според случая поставя прилагателното умни във или без кавички. Самият той, пряко или косвено отдал повече от четири десетилетия на морското спасяване, е известна морска личност, която може да бъде разшифрована от два „пеленга”. От една страна, са неговите собствени знания, опит, морал и позиции в тази важна област, от другата – противоречивият характер на всичко онова, което те му носят: награди и наказания, благодарност и равнодушие, приятели и врагове, международно признание и чиновническо пренебрежение. Сигурно е парадоксално, че колкото енергия той хвърля за подобряване на спасяването в морето, поне още толкова му струва собственото „оцеляване” на брега. За първото е готов да съветва, предлага, дискутира и критикува, да води дори обречени битки, второто му тежи много повече от годините...

КАПИТАНЪТ ЗА СПАСЯВАНЕТО В МОРЕТО

Въпреки че съм роден в ямболското село Маломир край брега на Тунджа, в детското ми съзнание не можа да се отпечата миризмата на оборска тор, защото там трайно и завинаги се нанесе ароматът на море. Баща ми бе железничар и семейството ни живя на жп гарата на солниците край Бургас, току до брега, а майка ми вярваше, че децата ѝ ще са по-здрави, ако им пълни възглавниците със сушени водорасли и друга известна само на нея морска флора.

Първата си спасителна операция проведох като второкласник. Вече се бяхме преместили да живеем около пристанището в Бургас. За кратко бяха ми

поверили двегодишната ми сестричка, която, докато се озърна, цопна в шадравана пред гарата. Извадих я от водата бързо и самоотвержено, но отнесох пердаха още докато бях с мокрите си дрешки. Тогава още нямаше как да зная, че това бе знак за оценката на някои мои спасителни действия в бъдещето.

Юношеските ми години минаха под знака на тогавашната Доброволна организация за съдействие на отбраната (ДОСО), чийто клуб бе в центъра на града, а гребно-ветроходната база – под нас. Първоначалното оморячване в курсовете по гребане и ветроходство, морските походи и регати, Централна морска школа във Варна – на 14 години, плюс униформата формираха самочувствие и амбиции. Като републикански шампион по флажна сигнализация бях намерил приложение на много по-малка от рекордната си скорост от 230 знака в минута – комуникирахме по наши си теми с матросите от близката военноморска база, които тогава служеха по четири години. Имах примера на по-големи съседски момчета, препоръчка от ДОСО (вече бях и инструктор) и положил изпитите по математика, български език, история, география и конституция, попаднах в първия випуск на Морското училище, завършил пълния висш курс през 1959 г. В училището продължих с морските спортове, връх на които бе републиканска шампионска титла в клас „Пират". След „службата" си на есминеца мечокът Максим при честите си бягства от зоологическата градина се оставяше да бъде заловен само от хора в морска униформа – вдигнатото по тревога противопожарно ядро. Покрай гребно-ветроходните походи познавах лоцията на цялото Черноморско крайбрежие още преди училището. Дисциплините навигация и астрономия за мен бяха свещени.

Във ВМС бях общо четири полезни години – една помощник-командир на флагманския кораб в десантния дивизион от седем единици, а след деветмесечна следдипломна квалификация по радиолокационни и свързочни морски средства и системи – още три години командир на Радиотехнически пост на нос Емине в изграждащата се система за наблюдение на крайбрежието. Принуден бях да напусна флота по причини, които тогава може някому да са изглеждали страшни – днес са само смешни, – но бяха обявени като „политически"...

Първата ми длъжност в системата на морското спасяване преди 45 години бе трети помощник-капитан на съдоподемната база „Първи май". Бившият довоенен параход „Евдокия" имаше мощност на машината 900 коня, от които поне 300 бяха умрели, но се справяше перфектно с най-различни задачи. Имахме на борда си 12 водолази, влачехме постоянно плаващи кранове и дълбачки, провлачвахме по три шлепа до Иличевск, участвахме във вадене на „Суперга" пред Камчия, на „Бяла", на „Обзор" и т.н. Междувременно трупах стаж и опит в навигацията, плавайки през отпуските и с неплатени отпуски в Световния океан с кораби на БМФ, БУЛЕТ, РЕСЕДКО, Океански риболов.

Вече като капитан на „Първи май” ми възложиха операцията по изваждането на моторен кораб „Балкан”, потънал пред Латакия през 1968 г. Тя продължи три месеца, ангажира 64 души, самоходен шалан и допълнителни помпи и включи херметизиране на корпуса, изпомпване на вода и изваждане на по-голямата част от товара – ферментиращо и отделящо отровни газове жито. Заповядах всички да се движат по кораба с противогази през рамо и забраних да се отваря тунелът към четвърти хамбар. В този хамбар, въпреки много високите температури, се работеше с противогази на лицето и с подаван чист въздух от горе. Капитанът на „Балкан” и представителят на БМФ сметнали, че отварянето на тунела ще облекчи работата, и на своя глава зад гърба ми дали ход на такова действие. Мощната струя вода и високата газова концентрация създадоха ситуация, в която един загина на място, а шестима се лекувахме след обгазяване в местната болница.

Няколко години бях капитан на 100-тонния нов плаващ кран „Гигант” на Строителния и технически флот. Освен специфичните му възможности, това си бе кораб, мореходен при пет бала вълна и седем бала вятър със скорост от осем възла. В много корабоподемни операции този кран взе дейно участие, той дори известно време „отваряше” с „времянка” съборения стар Аспарухов мост. Твърде сложна бе операцията по изваждането едновременно с четири плаващи крана на потъналата в Бургас дълбачка „Хемус”. Никой не се реши да вдигне потъналия гръцки кораб „Полиникис”, защото бе започнал да се пречупва и имаше към 350 пробойни, а танкерът „Пионер” бе изваден по уникална технология.

Бях едновременно началник на Аварийно-спасителния отдел на УПМКАП към Стопанско обединение „Воден транспорт” и първи капитан на уникалния спасителен кораб „Перун”. Тогава той поддържаше високо ниво на готовност – за 20 – 30 минути се събираше целият екипаж. Всеки четвъртък се провеждаха корабни тренировки, а веднъж месечно – учение с участие на кораб от БМФ. Трябваше да провлачим аварирала в морето турска гемия, която руски есминец вече буксираше към Варна. Подходих към „руснака” и на ход, маневрирайки със скорост, курс, разстояния между двата кораба и хлабина на буксира, го поех така, както само военните кораби се зареждаха на ход в морето. Сред многото български имам и няколко руски и дори една юбилейна награда на Бреговата охрана на САЩ.

Водих група водолази за участие в изваждането на потъналия в Иличевск моторен кораб „Самоков”. С вързани очи те се подготвяха на кораб-близнак как да работят там, под водата. Очевидно обаче и екипажът бе ги подготвил от коя кабина, на кого, какво да извадят. Тройка наши млади водолази работиха около 15 минути. Първият, който излезе, подаде мрежа с бутилки, вторият – също, третият – и той. Шефът на руската група строи цялата си команда и направи бърз анализ на видяното: „Говна сте вие, а

не водолази! Ето, дойдоха пацани (б.а. – хлапета) от България и с първото спускане намериха всичко!”

Годините минаваха, имах шанса и отговорността да участвам в ликвидиране на последствията при над 20 крупни морски катастрофи и аварии предимно в Черно море, Средиземно море, а така също по река Дунав и в чужди води – „Добруджа”, „Пионер”, „Ерма”, стария Аспарухов мост (Варна), „Мехмет Аслан” (Бургас), „Радецки” и железобетонен кораб (Русе), „Дряново” (Босфора) и т.н. Наистина международен характер имаше операцията по изваждането на нелепо потъналия исторически кораб „Радецки”, в която бяха привлечени още румънски плаващ кран и руски водолази.

Вече 13 години съм ангажиран с Неправителствената организация „БУЛСАР” – национално сдружение за оказване на помощ и спасяване на бедстващи в морето хора. Такива сдружения на доброволен принцип в други държави има отпреди повече от 200 години. У нас дори няма закон за защита при бедствия, който правно и организационно-структурно да регламентира подобна дейност – така, както е по света. С първата сериозна спонсорска сума, която получихме, вместо да се обзаведем с няколко бързоходни лодки, още през 1995 г. подпомогнахме ВМС в закупуването на съвременно спътниково оборудване на Главния им щаб и флагманския кораб, което им бе необходимо за участие в Програмата „Партньорство за мир”. През годините участвахме в обсъждане на морското законодателство, в изваждането на кораб, потънал в Бургаското пристанище, разработихме проект за изваждането на полупотъналите и недонарязани кораби във Варненското езеро, участвахме в спасяването на десетки хора, бедстващи в морето. Постепенно, ориентирали се в интерес на безопасността на хилядите „неделни моряци”, подкрепени от спонсори, разполагаме с трицифрен мобилен номер на всички оператори, осигуряваме ежедневна метеорологична прогноза, имаме над 20 морски спасителни единици по цялото крайбрежие и два самолета, със собствениците на които имаме договор за участие в операции по търсене и спасяване. Разполагаме с обучен екип за въздушно наблюдение и Доброволчески морски спасително-координационен център (досега на територията на Технически университет – Варна) с 16 работни места и обучени оператори.

Спасителните операции понякога налагат цяло разследване за добиване на необходимата за извършването им информация. Една твърде притеснена съпруга по време на операцията „Мехмет Аслан” в Бургас съобщи, че няма вест за мъжа си, преди два дни излязъл в морето с един приятел. Установихме марката и номера на колата му, намерихме я край рибарско пристанище в района на Несебър, разбрахме от кого, каква лодка са наели двамата приятели, кога точно и накъде са отплавали. Анализирайки всички хидрометеорологически данни за последните дни, изчислихме предполагаемия район на местоположението на лодката в турски води. Съседска-

та спасителна служба откри бедстващите точно в този район, закара ги в Истанбул, откъдето, получили консулски документи, се върнаха с кораб в България. Получавали сме фалшиви или хиперболизирани сигнали за опасност. По учебен сигнал от Плимут „БУЛСАР" откри „бедстващ" кораб на един кей във Варненското езеро.

„БУЛСАР" съществува, набира опит и въпреки всякакви трудности (законови, организационни, финансови) и откровени пречки от субективен характер вече наброява над 1 600 членове, потребители и симпатизанти по цялото крайбрежие. Членуваме в Международната морско-спасителна федерация (IMRF). През 2005 г. във Варна организирахме Първа черноморска конференция по търсене и спасяване. В края на октомври организираме Втора международна конференция, която ще съвпадне с 18-ата годишна среща на директорите на европейските морски спасителни служби към IMRF.

ЗА ОЦЕЛЯВАНЕТО НА КАПИТАНА НА БРЕГА

В Морското училище средностатистическият мичман Герчев попада в екстрена ситуация. Ще да им са доскучали класическите самоотлъчки, та с двама приятели решават да яхнат превозното средство на Разузнавателния отдел – съветски мотоциклет с кош. Избутано тихо под бариерата на „черното" КПП, МПС-то е запалено с пирон и гордо разкарвано часове из нощна Варна, докато разузнавачите го търсят за междувременно възникнала операция. В мрака и под спасителния дъжд машината е върната незабелязано през временно откачената бодлива тел. Тримата се заклеват да не проговорят, публичната тайна е пазена от разследващи и началници. Месеци по-късно в личния дневник на друг изключен курсант събитието се открива, добросъвестно отразено с дата, час и имена. Изключването се разминава поради давност...

През една дълга зима командваният от лейтенанта и откъснат от света Радиотехнически пост на нос Емине оцелява с тока на собствения генератор и с храна, хвърляна от вертолет. В онова настръхнало време нешаблонно мислещият младок решава да въведе собствена система за охрана на поста от шепата му матроси. Вместо заключени в пирамидата вечер автоматите им висят по леглата. Всеки има свой прозорец и сектор за „прочистване" в случай на нападение. То идва от един проверяващ пряк началник. Доближил се до поста през нощта и уговорил позналия го часови да не вдига шум, той проверява бдителността на спящите, взривявайки един подривен патрон. Трясъкът и счупените стъкла задействат системата за самоотбрана, която обстрелва всичко наоколо. По чудо куршумите пощадяват проверяващите. Пощаден е и командирът на поста, все пак неуставното творчество е в интерес на бойната подготовка.

Подал по команден ред рапорт за сключване на граждански брак, младият офицер узнава, че според проведеното проучване бъдещата му съпруга

има буржоазен произход и дъновистки уклон. За неговите началници дилемата е категорична – или служба, или брак. Старши лейтенантът избира да напусне флота, оцелявайки в собственото си морално и човешко „море".

В „цивилизацията" капитан Герчев последователно заема поне дузина длъжности, около половината – в периода на социалистическата планова икономика. Недолюбван от началниците главно поради професионална неотстъпчивост и личностни сблъсъци, всяка нова негова длъжност е етап между две оцелявания – партийни и служебни наказания, понижавания и съкращаване на щата. Участието му в редица тежки спасителни операции и други морски аварийни работи му създава чувство на силна непоносимост към безотговорността, некомпетентността в морската практика и мигновено реагира публично в такива моменти. Въпреки заплахите се явява за свидетел на подчинения си водолаз в делото му срещу ръководството и сам печели дело срещу него в друг казус.

Преди 10 ноември 1989 г., след покана за посещение в Американската космическа агенция (НАСА) и публични изяви дори пред радио „Свободна Европа", е съкратен поради „закриване на щата". В началото на прехода морският човек се преквалифицира в таксист на собствения „Москвич". Съвместно с Моряшкия профсъюз създава първата менингова фирма – „Промар". Известно време ръководи Кейбъл Тел – Варна, занимава се с морски консултации, докато през 1996 г. трайно се отдава на доброволческото морско спасяване като основател и несменяем досега председател на „БУЛСАР". И вече толкова години все се намира някой, който директно да го попита (колко ли си мислят, без да питат): „Каква ти е далаверата?" Което пък го усъмнява дали ѝ е още рано на България да изгради такава, каквато имат много други страни по света, система за доброволно морско спасяване – подкрепяна законово, институционално, финансово и технически, зачитана и привличана в голямата морска политика, в конвенционалните и моралните норми за опазване на човешкия живот на море. Иначе работата отива към спасяване на спасителите. На тази тема капитан Герчев може да спори, доказва, пише и критикува с последната надежда поне да не му пречат.

Професиограмата и позицията му го привличат (и изключват) от различни комисии, от националното следствие, от кръгли маси, конференции и форуми, колчем потрябва експертно мнение по морското спасяване и друга морска проблематика, особено по актуалните морски катастрофи. Публикациите му по случаите „Хера", по експлоатацията на спасителния кораб „Перун" и т.н. има на кого да не се харесат. И какво правят медиите – изполват или употребяват един безкомпромисен с неговата си истина за нещата морски експерт? Само един щрих в тази картина е, че един адвокат се опита да го осъди за обида – естествено, на морска компетентност. Друг – че трябва да търси ново място на Доброволческия морски спасително-координационен център. Поредното оцеляване...

Какво ли му дава сили? Уважението на единомишленици, подкрепата на някои институции и част от морския бизнес, доверието на чужди морски администрации, признанието на английските спасители за единствен български капитан „салвидж мастър", членството в Морския институт – Лондон, или двете скорошни признания през 2007 г. – награда „Варна" и награда „Паница" за гражданска доблест? Или това, което много малко хора знаят – че пише чудесни стихове, посветени (естествено) на морето (за собствена употреба)? А може би самочувствието, че безкористно се е посветил на една благородна кауза, стародавна като самото корабоплаване. Оцеляването на капитан Никифор Герчев в битката за нея не е само негов личен проблем. По-важно е неговият опит и критичност, борбеност и международни позиции да намерят конструктивен прочит, грамотни последователи и полезен интегритет сред факторите, от които зависи морското спасяване в България да отговори на световните стандарти и традиции.

Септември 2008 г.

ТРЪПКАТА „АКАДЕМИК”



Капитан далечно плаване
НИКОЛАЙ ДАМЯНОВ –
почетен член на
Българската морска камара

Един по-старши колега не пожали труд да напише цяла книга, за да докаже, че балканджиите са повече и по-добри сред моряците. Аз обаче съм доказателство и на тази теза, и на нейната противоположност. Роден съм в едно селце в Стара планина, в което днес май живее само един човек, на границата на великотърновската, старозагорската и карловската община. Балканджийският ми период обаче трае само три години, защото семейството ни се мести в Русе – един стародавно европейски град, на емблематичния паметник на който край реката пише: „От тука започва българското морячество.” Моето лично морячество – единствен в цялата рода, започна с препятствие по пътя към Морското училище. От моя „зърнен” техникум дотогава никой не бе постъпил в него и чиновниците от Военното окръжие по инерция не ми приеха кандидаткурсантските документи. Наложи се да пиша писмо до началника на училището, което изигра своето значение – двама съученици бяхме приети в него, през следващите години – и други.

На първия ред в анкетния лист написах „Корабоводене”, втория оставих празен, а на третия за всеки случай уважих специалността „Корабостроене” с тайната надежда да се прехвърля при бъдещите капитани по-нататък, ако не ме огрее от раз. В онези години курсантите се учеха общо, а след първи курс ги разпределяха за военния и за гражданския флот, към който единствено се стремях. Ротен командир ни бе капитан III ранг Атанас Радев-Ръбатия, още по-нежно – Ръби. Той бе завършил гимназиалния отдел на училището, бе командвал само рота ШЗО, ние бяхме първата му поверена курсантска рота, която поради неговото уволнение „осиротя ” точно след година. Тя обаче ни бе достатъчна. Ръби се оказа ентусиазиран и старателен уставняк, с негови особени педагогически похвати, ко-

ито привеждаше в действие посредством чудновати команди, обръщения и сентенции, които влизаха в събирателното и необяснимо понятие „ръбизми". Така и не разбрахме дали ги измисля, или му идваха естествено и самобитно. Наш съвипускник пълнеше тетрадки с крилатите фрази на ротния, които и днес живеят във флотския фолклор.

Преваляше първият ни новобрански ден, когато, строени до училищния зид, чухме първия почти издекламиран ръбизъм: „Ех, какви моряци ще направи командирът от вас!" Обърна се театрално, замахна с ръка на северозапад към Виница и си довърши мисълта: „Онези баири виждате ли ги?" Скоро ги видяхме. В една декемврийска виелица по тревога гонехме Михаля по тях. Ротният прояви човещина – подаде команда „Газ!", ние надянахме противогазите, които пазеха лицата ни от студа. За да дишаме по-леко, бяхме си отвинтили дихателите. Ръби бързо забеляза, че един маркуч издайнически бе изскочил от торбата. Изкомандва „Стой! Отбой!", а ние свалихме противогазите. После се обърна към онзи с издалия го маркуч: „Ти не, ти не, ти си убит – дишаше без дихател." На походите командирът винаги бе препасан с бинокъл и командирска чанта, на кръста му висеше голям ракетен пистолет. При вида му Петър Колев каза само три думи: „Ей, какъв пистолет!" Следващите около 500 метра нищо не се случи – явно пълководецът премисляше нещо. После изведнъж спря ротата, обърна я наляво и попита: „Кой каза нещо за пистолета?" Петьо си призна тутакси. Ротният го заведе до най-дебелото дърво, обърна го към строя и се отдалечи от него, като че ли си броеше крачките. Като свърши всичко това, заяви тържествено: „Ако бяхме във военно време, щях да те разстрелям!" Колегата ни бе щастлив, че бяхме само в Студената война…

След първи курс, през лятото, и ние бяхме на гребно-ветроходен поход чак до Резовска река. Несебър бе попътна точка – малко отдих, малко из градчето, спане в лодките и отново в морето. Сигурно сме били интересни на разноезичното туристическо гъмжило с матроските яки и фланелки, сините работни дрехи, юнашки килнати кепета и високи „бойни" обувки посред лятната горещина. Чуждите момичета ни се струваха като в сън. През декември в ротата настана суматоха – „спецовете" привикваха по някого, разпитваха го, а той се връщаше безмълвен и стъписан в класното отделение. Причината за акцията се разкри бързо – на последната корица на западногерманското престижно списание „Щерн" бе поместена атрактивна снимка. Петима наши колеги в твърде окаян вид се бяха скадросали за спомен с наобиколилите ги ослепителни красавици. Забраненият контакт с чужди граждани бе документиран по най-категоричен начин.

Нашият съвипускник Христо Димитров-Чони, любител-химик и бомбаджия, купуваше някакви препарати и тинктури от аптеките и произвеждаше различни пиротехнически изделия, които изпробваше в класното отделение, по-често в тоалетните (там ефектите бяха шокиращи) или на плаца,

докато дойде ред и на парадния вход на училището. „Подводната бомба" имаше изобретен от колегата ни заряд, дълъг фитил, никаква разрушителна сила, но издаваше ужасен трясък. В късния следобед, още в началото на самоподготовката, Жоро Анадков подпали фитила и метна бомбата от нашия трети етаж. Тя целеше да хвърли в паника цялото училище, но постигна този ефект първо върху неговия началник. Дичо Узунов тъкмо бе хванал вратата на волгата, когато бомбата си изтърколи от другия край на колата и веднага възпроизведе очаквания гърмеж. Началникът и шофьорът му залегнаха на земята, а ние повече и не видяхме, защото се прибрахме от прозорците. Разбрахме бързо обаче какво указание са получили по-дребните от големия шеф – утре сутринта бомбаджиите да са в кабинета му. В Димитровската стая с часове стърчахме прави, а командирът на батальона – не случайно по прякор Рахат бей, въоръжен с дебела книга и две кутии цигари, търпеливо чакаше някой да си признае. Изключено бе друг да го издаде. Към два часа след полунощ Жоро си призна. Комбатът затвори отегчено книгата и каза поучително: „Анадков, всички знаехме, че си ти. Трябваше ли обаче да мъчиш досега другарите си, които не те издадоха?! " На другата сутрин Узунов очевидно бил в настроение. Посмъмрил бомбаджията и асистента му, които отървали ареста, щастливи се фукаха с новата длъжност, която той им възложил – завеждащи илюминациите в училището.

Като четвъртокурсник бях помощник-взводен командир в ротата на второкурсниците. По време на закуска дежурният офицер изкомандва стоящия до мен курсант да напусне столовата. На обяд упражнението се повтори. Отидох при офицера и попитах какво е провинението на подчинения ми, та го лишава от храна. Обяснението не отговаряше на истината. Казах, че ще се оплача по команден ред. Дежурният ми препоръча да се оплача на Аллах и разпореди и аз да напусна столовата. Спонтанно ме последва целият взвод. Молех ги и им заповядвах да се върнат. Не, ще гладуваме колективно! Знаех какво тогава означаваше това – поне един щеше да бъде изключен. Информирах веднага командира на батальона капитан Пенев. Той каза, че ще направи каквото трябва, но ме прати на портала първи да доложа на началника за колизията. Той ме забра към кабинета си и повика офицера. Разказах какво точно се бе случило и ме освободиха. После цялото училище разбра предисторията. По време на летния лагер с пълномощно взводният командир получавал пощенските парични записи на подчинените си, договарял с тях разсроченото им изплащане, за да си купи мотор. Един от курсантите си поискал парите, но бе пресиран с глад. Мен ме снеха от командирството и само ме върнаха в ротата. „Мотористът" отлежа десетина дни в ареста. Това, че офицерът се появи в училището остриган – наказателна „привилегия" само за курсантите, бе тайният знак на началника: „Момчета, вие сте прави!" Нямаше как да ни го каже по друг начин – за честта на пагона.

Започнах плавателната си реализация като четвърти помощник-капитан на парахода „Христо Смирненски" – закупения на старо бивш изследователски кораб, с помощта на който Жак Пикар и Дон Уолш посредством батискафа „Триест" изучават Марианската падина в Тихия океан през 1960 г. От този период бяха останали две неща – една тежка бига, обслужвала батискафа, и едно огромно легло – 2,50 метра, в кабината на старпома, пригодено специално за дългия швейцарец. Вероятно използвано напреки, то се оказа съвсем подходящо за нашия старпом Апостол Ангелов-Аполо, който правеше сватбен рейс с младата си булка.

На този кораб бях и трети, и втори помощник. Плавах основно с титулярния капитан Димитър Цанев – „стара школа", опитен, интелигентен и достолепен моряк. В последния рейс бе със съпругата си. На преход между Марсилия и Генуа барото дойде на мостика късно вечерта, разменихме по няколко думи, пожела ми лека вахта и се оттегли в кабината си. След време чух суматохата и се спуснах долу. Инфарктът бе застигнал капитан Цанев, който издъхна в ръцете ми. Нищо не можеше да се направи. Казах на кадровиците, че на този кораб никога повече няма да се кача…

На стария м/к „Десмин", впоследствие „Стефан Караджа", тайфата бе много приятна. Имахме капитанско каре на карти. Аз – тогава втори помощник, партнирах на капитана – Пайдуто, противници ни бяха старпомът и четвъртият помощник. Третият помощник трябваше да е на вахта, но не беше. Не само че зяпаше играта, но зад гърба на единия се опитваше да подсказва на своите фаворити. Нахалството му нямаше да е чак толкова голямо, ако не плавахме между гръцките острови. Безуспешно се опитвах да го разкарам с гневни погледи. Когато го докоснах с крак за трети път, той се заизкачва тъжно по трапа. Пайдуто усети раздвижването, огледа внимателно карето един по един, разбра кой се е изнизал току-що и избухна след него: „Селянин със селянин! Какво правиш тук?"

Колегата ни бе завършил шуменското военно артилерийско училище, което не ни пречеше да го наричаме „кавалерист", и чрез някакви курсове се бе добрал до мостика в тогавашния кадрови дефицит. По време на друга негова вахта отмарях в моята кабина, която в зависимост от курса на кораба имаше „северно изложение". След време обаче едно весело слънчево зайче започна да се движи по стената. По законите на астрономията и географията това не трябваше да се случва, освен ако… Отърчах веднага на мостика. Корабът бе на автопилот, а третият помощник и рулевият – на сладка приказка. Попитах случило ли се е нещо. Не. Какъв курс държим? Еди-колко си градуса. Но не ми обясниха защо слънцето е от другия борд, какъв е този поворот, че реално се движим на обратен курс. Оказа се, че жирокомпасът е излязъл от строя, автопилотът съвестно си отработва зададения, но вече грешен курс, а това е останало незабелязано от вахтата. Решихме полека-лека да се върнем на „нашия" курс, за да

не се разчува конфузията. Напразно, Пайдуто влетя на мостика с неговите си „селски" квалификации.

Един съвипускник ме мина много елегантно – помоли ме да го сменя само за един рейс, защото съпругата му не можела да забременее, та той да поостане малко на брега. Корабът се оказа „Любен Каравелов", дестинацията – Куба (малко след кризата), товарът – само дето „Кинтекс" се занимаваше с него. Кадровикът капитан Говедаров ме предупреди, че ще плавам с двама капитани – титуляра Симеон Младенов и „разжалвания" временно до старпом капитан Стоян Минов. Та аз – вторият помощник, фактически да бъда и старпом вместо „фигуранта". На застаналия на 12-о място кораб, докато товаренето на оръжието вървеше нормално, в два часа след полунощ дойдоха два джипа на „Кинтекс". Разочаровани, че се срещат едва с третия след „Бога", непознатите ми връчиха малко обковано и запечатано сандъче, накараха ме да се подпиша в трите екземпляра и направиха странен инструктаж. Първо – да сложа пратката на хладно място. Обясних, че на кораба няма климатици, а предвид района на плаване… И второ – да няма вибрации. Това бе още по-неизпълнимо, особено в лошо време. Все пак измислих „убежището" – казах на боцмана да сложи сандъчето между платнищата, които държахме в един кофердам на кърмата. Сутринта дадох документа на капитана, той го прочете и каза, че в Куба ще видим какво ще правим…

Пресякохме океана, минахме през американската блокада, посрещнаха ни възторжено, разтоварихме оръжието. С капитана бяхме забравили за сандъчето, а и никой не си го потърси. Отплавахме за друго пристанище да товарим рафинирана захар. На петия ден пред кораба дойдоха три коли. Първите двама отново ги нямаше, дежурният помощник не разбираше какво искат от него. Моите спомени се върнаха месеци назад. Но казах, че само капитанът може да даде „онази" пратка. Товаренето спря, слизането от кораба – също. Дълго чакахме бароото и той за минути се отърва от горещия картоф, след като му се разписаха в документа. Кортежът отпраши, а ние така и не разбрахме какво бяхме прекарали през океана. Не ни казаха ни тук, ни там.

Помполитът Соколарски ми бе вдигнал мерника. Той бе от село Долна Диканя, Радомирско, с предишна длъжност домакин на почивна станция и правеше първия си рейс, та не смятах за нормално, докато бях на вахта, да ми държи сметка за навигацията. Изгоних го от мостика, той се оплака на капитана, който се опита да реши проблема, като се извиня, което аз не направих. После партийният вожд ме набеди, че при моето дежурство в Джамайка „каките" са се качили на борда. В Констанца, докато от бака бройкал какво става по вързания за кея кораб, от някаква гемия го помолили да лашне малко швартовите, за да се измъкнат под носа ни. Той отдал въжетата, вятърът опасно отваряше носа, когато едновременно с боцмана

бай Ламбо добягахме, за да спасяваме положението. Боцманът му се разкрещя с лоста от брашпила в ръка, а аз не помнех какво точно съм ругал. Междувременно се бях конфронтирал и със старпома-капитан, „работническата класа" – кокът, огнярят, камериерът и др., бяха подработени и първичната партийна организация на кораба на ход ме изключи от БКП. Помполитът представи чуканите с два пръста на машина за три месеца рейс 12 страници информация за моите прегрешения в Партийния комитет на БМФ. Той трябваше да утвърди решението на низините. След дебатите неговият свестен секретар Чанко Везирев обобщи: „На Николай Дамянов в трети курс на Морското училище аз съм му връчвал партийния билет и няма да бъда този, който сега ще му го отнеме."

Едно лято малко си починах с няколко тегела на кометите и три месеца на пасажера „Калиакра", след което ми казаха: „Вземи си един кат бельо и само закарай „Петър Берон" до Риека за преустройството му в учебен." Минаха четири месеца! Бях старпом, когото механиците не смятаха за нужно да информират каква „рационализация" готвят. Бяха измислили да премахнат едни дънни танкове, за да увеличат вместимостта на кораба. За което цялата 5-членна комисия по преустройството щеше да си получи възнаграждението. Направих си сметките и казах, че метацентрическата височина не излиза и само ще се развали корабът. Не ми обърнаха внимание. Обадих се и в параходството, че се върви по грешен път и искам спешна смяна. Не можело. Докторът ми изкара „язва", P&I-клубът ми влезе в положението и за негова сметка си купих билет за влака до Варна. Щом се върнах, ме прекараха през лекар в Транспортна болница, който отрече язвата. Пак се зададе уволнение, плюс да платя на БМФ 4-кратния размер на чуждите транспортни разходи за самоволното репатриране. Юрисконсултът на компанията Марин Славчев разгледа моите фактури, медицинските документи, проектозаповедта и ме успокои: „Тази работа така няма да стане". Не знам какво направи после, но разправата спря. Междувременно на изпитанията „Петър Берон" бе получил опасен крен и танковете му бяха възстановени. След две години, когато от службите ме разпитваха за рационализацията, казах, че нищо не знам, защото съм си тръгнал по-рано.

С голяма кошница тръгнах към новата си длъжност в отдел „Международно сътрудничество" в СО „Воден транспорт", но след като в два конкурса за аспирантура в чужбина ми отреждаха ролята на спаринг-партньор, за първи път през 1973 г. постъпих в пилотажа. Въпреки че за дълги периоди го напусках за плаване на различни чужди и един български кораб, на „изкуството на навигацията" посветих най-голямата част от реализацията си – близо четвърт век… Съдбата отново ни срещна с бившия ми ротен командир от Морското училище. И двамата бяхме в нови качества и отношения: той – изкласил до капитан на граждански кораб, аз – пилот на смяна, който го вкарва в пристанището. На мостика аз си вършех работата,

а капитан Радев бе уважителен и послушен. От крилото гледах да не закачим един буй, а вече наближавахме и кея. Почувствал се сигурен, Ръби ненадейно влезе в неговото си амплоа. На противоположното крило вече викаше: „Слушай моята команда! Стоп машината!” На мостика се засуетиха, старпомът се чудеше как да излезе от ситуацията, а от кърмата докладваха: „Ще ударим буя!” Ръби бързо разбра, че е направил глупост, но все пак бе поел управлението – отговорността за ставащото си бе негова. Дотърча и попита какво да правим. Отговорих: „Слушай моята команда!” Като застанахме нормално на кея, казах на капитан Радев, че това е последното му изпълнение, което приемам на шега.

Може би защото бях натрупал десетина години в Портовия флот, на мен възложиха да вкарам контейнеровоз в мразовит декемврийски ден при силен отблъскващ вятър. Поривите му изведнъж отслабнаха с приближаването към кея. „Луна” продължаваше да ни тласка мощно и имаше опасност да ударим пристанищния кран. Опитах се да дам команда на влекача, но радиостанцията ми не сработи. Корабното УКВ също даде отказ. Грабнах мегафона и изскочих на крилото. При първата крачка по заледената палуба се подхлъзнах и паднах върху мегафона, който се сплеска под ребрата ми. През болката осъзнах, че корабната сирена е последната ми надежда. От влекача веднага разбраха нейния вой.

В онези години по чуждите кораби английският език не беше първо качество и за да не стават гафове, в едно тефтерче пилотите имаха основните команди, преведени на десетина езика. Поех турския кораб „Калайджи Гюнер” от Пристанище Варна-запад, отворих съответната страница в помагалото и подкарах командите на турски. В канала край Белослав, на края на отворения понтонен мост, стоеше една красавица и чакаше да премине на отсрещния бряг. Капитанът и шеф-механикът очевидно обсъждаха момичето, защото думата „гюзел” със сигурност се отнасяше за нея. Преди много години на „Христо Смирненски” учех някои комшийски лафове и поговорки, да съм запомнил пет-шест, но тази, която ми изплува в съзнанието, произнесена на турски, предизвика неочакван ефект. Казах само: „Капитане, капитане, хубава е оная работа, но за нея трябват двама души!”, а барото и шефът моментално се спуснаха по трапа и ме оставиха чак до буя да плавам само с рулевия. На раздяла донесоха табла, на която имаше „от пиле мляко”, капитанът дълго ми говореше в минорната тоналност на турски, подозирайки, че го владея този език, щом така на място използвах поговорката, а аз можех само да предположа, че това е някакъв извинителен монолог. Мълчах, защото в тефтерчето нямаше нищо за подобна ситуация…

В началото на 1984 г. сред научните и морските среди у нас се заговори за придобиването на научноизследователски кораб. Прецених, че имам достатъчно опит, за да проявя интерес към мостика на бъдещия изследовател, но главен мотив бе уникалното за морски човек предизвикателство.

Тогава директор на Института по океанология (ИО) бе Здравко Белберов. Зад идеята стояха председателят на Българската академия на науките академик Ангел Балевски и председателят на Националния океанографски комитет (по-късно комисия) адмирал Бранимир Орманов – хора с голям принос за развитието на българската морска наука. Обсъждан бе вариант да се преоборудва наш кораб – риболовна база, но надделя решението подходящ кораб да се закупи от Турция.

В качеството на служител на ИО в началото на май с.г. бях в състава на държавна комисия, която имаше задача в Истанбул да огледа кораба, да води преговорите и да финализира чрез договор процедурата по неговото придобиване. Неин председател бе Кирил Костов – директор на Външнотърговска организация „Корабоимпекс", бяха включени представители на ДИК, БКР и други специалисти. Корабът „Алтинел 1" бе на док, когато първи в Турция отидохме заедно с главния механик и служителя на корабната инспекция. Той носеше фамилията на солидния си собственик (алтън ел – „златна ръка"), а единицата криеше намерението му да има четири-пет кораба-близнаци, за да развие нова риболовна дейност. По някаква причина се бе отказал от нея и така на построения през 1979 г. в завод „Киевска кузница" (екс – СССР) среден риболовен траулер му било писано да се превърне в научноизследователски кораб.

На по-късен етап се събра цялата комисия от десет души, която хареса траулера. С опита си в голямата корабна търговия Кирил Костов успя да свали цената от три на 1,2 милиона долара, което не очарова продавача. Към края на затегналите се преговори господин Алтинел пожела да вечеряме заедно – между нас се бяха установили откровени приятелски отношения. Обясних му, че не съм в състояние да повлияя на нашата комисия да не развалим работата в последния момент. Ненадейно бизнесменът пожела късно след вечерята да отидем до офиса на компанията му на брега на Босфора. В кабинета си откачи снимката на кораба от стената, написа на нея датата 11 юни 1984 г., подписа се и каза: „Капитане, грижи се добре за едно от моите деца." Така аз първи разбрах за успешния финал на сделката.

В Истанбул капитан Доган тържествено спусна турския флаг, вдигнахме нашия трикольор, акт за националност извадих на името на БАН, междувременно се събра екипажът. Два-три дни бяхме на рейд, докато попълвахме запасите и се готвехме за първия преход. В морската част на целия този процес помощ ни оказваше к. д. п. Атанас Йонков. Във Варна бяхме тържествено посрещнати на кея на Кораборемонтния завод „Одесос", където започна първоначалното преустройство на кораба. От него бе свалено цялото ненужно ни риболовно оборудване – хладилници, амоняк, тралове, трална лебедка, отгоре бе затворен слипът за вадене на траловете в кърмата, палубата бе освободена за нуждите на изследователската работа, създадена бе и първата многофункционална лаборатория. Веднага след

тържественото именуване на кораба на 24 юли 1984 г. започнаха първите плавания – отначало за усвояването на кораба, после с конкретни научно-изследователски цели по мониторинга на морските параметри.

След около две години под ръководството на инженер Илия Ковачев от Направлението за специално производство на НИПКИК започна първото сериозно преустройство на кораба, което се опираше на най-добрата за времето си апаратура и продължи около година и половина във Варненската корабостроителница. Помня, че по онова време имахме втори след експерименталния GPS на Параходство БМФ, два модерни радара, наскоро разсекретена опреснителна установка, закупена от САЩ, метеорологична станция, компютри и т.н. Фактически от главната палуба нагоре всичко бе изрязано и придоби нова конфигурация и функции. И под палубата като че ли старо остана само машинното отделение. Оказано ми бе доверието сам да избирам хората си. С главния механик Гено Генов бях плавал и преди това.

Една мечта имаше Марков – ръководител на Направление „Физика на морето" в ИО – да прави изследвания точно пред Босфора. В чужди води това е забранена с международни конвенции и национални закони дейност, за нея се иска специално разрешение, на борда трябва да има представител на съответната държава и т.н. Реших да сбъдна обаче мечтата на учения. Подходихме, спусна си той апаратурата, часове наред правеше неговите си разрези и фронтове, докато времето започна рязко да се влошава. На молбите „още малко", „още малко"... спрях да откликвам, когато от пролива се показа военен кораб. Късно бе да щормуваме обратно и за по-сигурно се скрихме край Инеада. Местните рибари помислиха, че ще им изловим рибата на прожектор, после подходи друг траулер. Докато си говорехме с капитана, забелязах, че няколко войничета старателно прерисуват името, написано на борда ни, което на много езици означава едно и също. Вече и вълнението не ни попречи да се махаме, докато не е станало много сложно…

„Академик" работи по делимитацията на морската ни граница с Турция и Румъния, осигуряваше работата на изследователската миниподводница, на стотици наши и международни експедиции. Капитан на кораба бях повече от пет години, почти до края на 1989 г. За мен той си остана едно от най-интересните и достойни предизвикателства, „тръпка" и до днес.

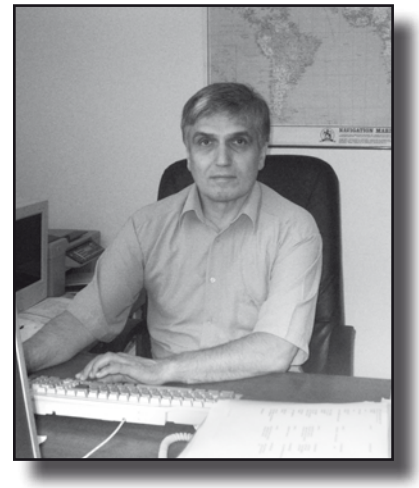
Отново се върнах към пилотажа през есента на 1992 г., в неговия труден период. В първите години на демократичния преход, в условията на либерализиране на пилотажната дейност, във Варна едновременно съществуваха, освен държавния пилотаж в рамките на Портовия флот (до 1995 г.), още и частните пилотски структури като „Надар пилот", „Кооперация на варненските пилоти", „Конфиданс" и „Алфа пилот". В борбата за по-висок пазарен дял нелоялната конкуренция пораждаше недопустими компромиси. В такава обстановка на 29 октомври 1992 г. бе учредена Българската морска пилотска асоциация (БМПА), която на следващата година се присъедини

към Европейската морска пилотска асоциация (ЕМПА), очертала критериите, при изпълнението на които България може да се нареди в семейството на европейските пилотски асоциации – да има една национална пилотска асоциация и да ликвидира конкуренцията в бранша като средство за реално повишаване на качеството и безопасността на услугата. През април 1995 г. най-после бе създадена новата, обединена пилотска кооперация във Варна, а на 1 ноември същата година аз я оглавих до пенсионирането ми през 2008 г. (по устава ѝ) заедно с Пилотска станция Варна. Пилотажът се обедини, въведе работещи пазарни принципи, световни и европейски стандарти в дейността, механизъм за подбор и развитие на пилотите.

…Днес ми е малко тъжно, че и двете организации, сред основателите на които съм – Асоциацията на възпитаниците на Морското училище и Българската морска камара, не постигнаха желаното развитие и роля. Ако не друго, поне кризата изисква да загърбим „варненското" високомерие и завист, да подкрепяме заедно полезните за бранша идеи и промени, да дадем глас на корабособствениците, на големите субекти в морския бизнес.

Септември 2011 г.

СТАЧКА НА БОРДА



Капитан далечно плаване
НИКОЛА ХРИСТОВ – управител
на COMMER International Ltd.
и председател на БАКБА

В твърде „сухоземното” ни семейство – продължител на стар разградски род, със седем години по-възрастният ми брат Христо бе изключението, което доказва правилото: „Всяка майка моряк не ражда.” Той вече бе курсант в Морското училище, когато и аз реших да тръгна по неговия път, като начало – през най-близкото подходящо училище – Техникума по речно корабостроене и корабоплаване в Русе. Изборът срещна категоричната забрана на майка ми – двама моряци ѝ се струваха прекалено много в едно семейство. Без да се отказвам от главната цел, към нея намерих „обходен маршрут” – записах се в елитната по онова време „френска” гимназия във Варна. Още в подготвителния курс в анкетата на една съученичка на въпроса „Какъв искаш да станеш?” бях написал само една дума – „Капитан”. Още бях в гимназията, когато брат ми плаваше като трети помощник-капитан на кораб от БМФ и за мен вече нямаше друг фарватер – също като него постъпих в Морското училище по специалност „Корабоводене за гражданския флот”, натрупах едно десетилетие по моретата, а след това се отдадох на частен бизнес в сферата на шипинга. Днес фирмите ни са в консорциум, името на който кръстосва семейното и деловото ни братство – H. H. Brothers Group.

Под командването на Димбата ротата ни от Морското училище изкласи през 1981 г. и впоследствие даде трима адмирали – по един в София, Варна и Бургас, и един депутат, който за пет мандата в Народното събрание така и не стана министър на транспорта, на което много се надявахме випускниците за гражданския флот. В училището на зимните сесии бях сред отличниците, но на летните леко свалях нивото – пролетта и лятото влизаха в казармата, за да ни напомнят, че животът не е само учене. С взводния ми командир си бяхме харесали един и същи филм, но той явно се е сетил,

че не съм в отпуск. Сигурно съм поставил неофициален рекорд по спринт в градска среда, а наличието ми преди офицера в училището го хвърли в съмнения – или ме е припознал в тъмното пред киното, или съм развил способността да бъда почти едновременно на две места. При господстващата тогава материалистическа философия второто бе невъзможно, което ми спести ареста. Като ученик се пробвах едновременно и в модерните, и в народните танци към читалище „Маяковски", което ме хвърли във вихъра и на курсантската художествена самодейност.

Една от най-силните страни на обучението в училището бе общо 6-месечната му плавателна практика. Ние искахме по-бързо да усвоим това, което щеше да ни бъде професия на мостика, и преобладаващата част от преподавателите ни го даваха, а сред тях Окея – с най-голямо обаяние. През втори курс още първото плаване с учебно-производствения кораб „Н. Й. Вапцаров" ни научи какво не трябва да се прави. Край нос Матапан ни застигна щорм, корабът се мяташе насам-натам, а недобре закрепеният товар започна опасно да се мести. Бяхме инструктирани по чуждите пристанища да не казваме, че сме стажанти от военноморско училище. Не че това не се знаеше, не че не преснимаха нашите паспорти, но изпадахме в неловката ситуация на щрауса, заровил глава в пясъка. Периодически имаше звънци и „строй се-преброй се" на палубата. В Севиля ни поднасяха, че на граждански кораб това не може да се случва. Докладвах предпазливо на ръководителя на практиката. Мерки бяха взети моментално – строявахме се със същата честота, но в канижелите…

В пети курс на борда на м/к „Милин камък" с капитан Стефан Бузев и аз като стажант „открих" Америка, горд почти колкото Колумб. Странно бе, че никога повече не ми се отдаде възможност с кораб да прекося Атлантика в западна посока – години наред плавах предимно на изток. Тогава контактите със Запада (особено с „дивия") не бяха много желателни, обаче капитанът положи усилия курсантите да се поразходят по брега на цитаделата на капитализма – САЩ. Никой не бе изяден. Хората в Нови Орлеан бяха изненадващо приветливи и открити, градът разкри оригиналната си картина, различна от фалшификата ѝ, рисуван от социалистическия реализъм.

Първото ми назначение бе трети помощник-капитан на 2000-тонния м/к „Сопот" с район на плаване в Черно и Средиземно море. На малките кораби по-бързо се растеше в кариера, по-рядко и за кратко излизах в отпуск, затова още на третата година бях старпом и след още две години все на „Сопот" почти понатрупах стаж и за капитан. Невъзможно е да забравя първия си легендарен рейс. Той се предвиждаше за около две седмици, а продължи рекордните за този район 110 дни. Карахме специален товар от Бургас за Триполи, а на рейда там изкарахме месец и половина. Някъде към втората-третата седмица, разбрали-недоразбрали, тръгнахме да влизаме в порта, но пилот не се появи в точката. Капитан Коста Костов-Кесо направи невероятна показна

маневра, на която малко хора са способни – на тясно пространство развъртя кораба на прилична скорост с техниката, натоварена на палубата, без да удари никого, и се измъкна на рейда. Храната свърши, та се наложи с продукти от м/к „Велико Търново" да се спасяваме от глад. Моряците предвидливо бяха изкупили цигарите, а тогава все още бях пушач. При една тренировка със сигнални ракети леко ранена бе ръката на моряк, когото като млад помощник – да се уча и да се мъча – трябваше да съпровождам до болницата. На обратния път късно вечерта либийците ни стовариха на кея – и толкова! Добре че някакъв рибарско-пилотски катер ни закара на рейда.

Не знам по какви причини либийците така и не ни позволиха да заредим продукти. Това вълнуваше най-много мен, защото на кораба отговарях за храната. Отплавахме с 11 продукта, сред които сол, захар, черен и червен пипер и други подправки, само два-три килограма брашно отръскахме от чувалите, които стигнаха за по половин филийка хляб три пъти на ден. Веднъж в тридневния преход до Мерсин се облажихме с парченца русенско варено, без да разберем откъде старпомът изкара тези консерви. Още повече се изнервихме, когато и турското полувоенно пристанище не ни прие. Най-сетне съдбата се смили над нас – на рейда се отдадохме на много успешен риболов, макар и на една от най-дребните риби – хамсия. С турските лимони тръгнахме за Жданов. Чакахме дни на рейд, застанахме на кей, отново чакахме, после се оказа, че товарът е за Бердянск. Отново чакахме на рейд. Не знам дали наистина, или за да разведри малко обстановката, Кесо ме зажени за една украинка, която нямаше нищо против да се метне на кораба. Аз обаче не се дадох. Наложи се да си купуваме зимни дрехи – тръгнахме през септември, а след една тягостна нова година се върнахме през януари. След години в Бердянск още говореха за някакъв български кораб, който цял месец разтоварвал някакви лимони…

…Руската линия започна да ми дотяга, вече бях старши помощник-капитан, а ми дойде време и да се женя. Пожелах да изляза в отпуск, а кадровиците ме заподозряха, че сватбата е претекст да се отърва от близките дестинации. Брат ми също бе слязъл от неговия кораб за сватбата и едва тогава от „Личен състав" разбраха, че моят брак си бе съвсем планов. Успях да се уредя към раждането на дъщеря ми да съм на брега. Синът ми се роди по време на един екзотичен далекоизточен рейс. През 1988 г. бях старпом на м/к „Стефан Караджа" с капитан Димитър Димов. По „модата" от онова време на брадите не се гледаше с добро око. Бях си пуснал подобна растителност, която оправдавах с измисленото суеверие, че ако не се обръсна, детето, което чакам, ще бъде син. Имах и допълнителен „ангажимент" – ако е момче, ще му дам името на капитана. Всъщност мъжкият вариант на бебешкото име бе определен отдавна – бащата на жена ми също бе Димитър. Радиограмата, която радистът оповести официално в салета, превърна барото в „кръстник".

На следващия ден в залива на Манила силен ураган ознаменува личното ми събитие. Бяхме на котви с работещи на ход машини и дежурни капитани на мостика – цяло страшно денонощие. После видяхме по телевизията как американски хеликоптери събираха „кацналите" по дърветата край брега филипинци. В Сингапур бяхме като на „шопингтур" – до един си купихме видеокамери, превърнали се в „униформа", с която тайфата се разхождаше по палубата, заснемайки всеки от заобикалящите ни 360 градуса.

На братския севернокорейски бряг потърсих спешна стоматологична помощ. Съпроводен от корабния лекар, в компанията на колега по болки от съседния руски кораб, се озовах при местния зъболекар. Той констатира отока, което ми бе известно, но отсече, че докато не спадне, не може да извади виновния зъб. Намесата, изглежда, ускори процесите в устната ми кухина и до вечерта се чувствах все по-зле. Доктор Лефтеров, който по специалност е рентгенолог, прецени, че инфекцията може да тръгне нанякъде, и извари скалпелите, за да направи първата в живота си операция на моя венец. Той си знаеше какво ряза, маза и дренира, после ме наблюдаваше час по час, докато аз наблюдавах и през шест часа замервах температурата на клинкера. Имах информация, че преди време недопечената суровина влязла в някаква необяснима химическа реакция със залялата я морска вода, като с това издула твиндека на друг български кораб, вкарвайки го в аналите на корабните повреди и застрахователните куриози.

В следващото пристанище въобще не си даваха зор да натоварим желязото в що-годе прилични темпове. Те спаднаха още повече, след като работниците изпушиха и последната кутия български цигари – към западни не се докосваха по принцип. Последните 50 тона желязо чакахме три дни – вагонът се оказал в „трета глуха" на километри в обратната посока. Всичките ми молби, гарнирани с братска дружба, петилетки и съревнование, не променяха нещата. На поредното ялово съвещание на кораба след полунощ с местния партиен вожд по темата „Кога ще товарим желязото?" нервите ми не издържаха. Казах, че ако утре желязото не е на борда, ще информирам нашия ЦК, който да съобщи на севернокорейския ЦК и лично на другаря Ким Че Ир, че в еди-кое си пристанище рушат дружбата между нашите партии, страни и народи. Делегацията се изниза посърнала и мълчешком. В ранни зори вагонът бе пред кораба, натоварихме набързо и отплавахме. Някои от екипажа бяха узнали, че през нощта в целия железопътен хаос пред „нашия" вагон разчиствали композиции, вдигали семафори и горели само зелените светлини на братската дружба…

Сигурно има някаква символика в това, че приключих плавателната си кариера на същия кораб, на който бях на стаж като курсант преди 14 години. Повече от година със степен „капитан далечно плаване", каквато се изискваше за тази длъжност, бях старпом на учебно-производствения кораб „Н. Й. Вапцаров". Той остави следа в морското ни образование със

специално пригодената си конструкция – кранове, биги, стрели, различни капаци, учебна зала и центрове, дублирани постове и т.н., които създаваха прекрасни условия за реална морска практика. Но не бих и допуснал, че на този кораб ще ми се наложи да потушавам стажантска стачка, ако тя не стана факт.

Екскурзиантските настроения, които и преди това владееха курсантското стажуващо общество, в Анверс прераснаха в желание за колективно и стопроцентово слизане на брега, вместо това да става на смени, а тези, които на кораба си чакат реда, да дават дежурства и участват наравно с екипажа в почистването на хамбарите. Последното било приумица на офицерите, отговарящи за практиката, и под достойнството на бъдещите мореплаватели. И понеже течеше втората година от избухването на демокрацията, младите хора бяха решили да направят това, което отскоро бяха виждали и чували в отечеството – стачка! Няколкото офицери бяха вдигнали ръце пред ропота на стотината курсанти и прехвърлиха казуса на корабното ръководство. Изправих се пред мрачните и намръщени хора, но преговори нямаше. Предпочетох да дефинирам какво е кораб, капитан и екипаж, плетеницата от задължения и отговорности, безпрекословността на изпълнението в името на сигурността на море, давах примери за потънали кораби заради немарливостта на един или друг „демократ". Разбраха ме едва когато попитах какво ще правят утре, когато подчинените им моряци решат да стачкуват…

Двете години като оператор в офиса на Параходство БМФ се оказаха полезна професионална школа. При отсъствието на система за подготовка се разчиташе на самообучение и на опита на колегите. Докато собственият ми опит още набираше актив, допуснах един куриоз. Свърших си работата с клиента, подписах контракта и бухнах върху него фирмения печат. После разбрах, че съм си присвоил функцията, присъща само на началниците. За разлика от простата и открита обстановка на корабите, на брега ме смущаваше потайната учрежденска хладина. Разбрах колко са важни бюрократичните параграфи – срокове, условия, ангажименти, перфектността във всичко – „от наш номер" „на ваш номер".

Никаква интрига не се крие зад „взаимното съгласие", с което през пролетта на 1994 г. коректно се „разведохме" с БМФ. Просто компанията не ми плащаше съобразно квалификацията и отговорността ми, да не говорим за резултатите от моя труд. Имаше идеи за допълнителна работа по фрахтоване и брокераж, която започнах да върша, но нямало как да ми се плати – пазарната икономика още дълго бе зад вратите на държавното предприятие. Три години спазвах подписаната декларация да не се занимавам със сродна дейност – управление на кораби. Затова през този период приоритет на фирмата, която създадох – COMMER International Ltd, бе корабният брокераж. Когато падна „ембаргото", наех един кораб, после още

три, докато в един момент корабите ни, наети на тайм-чартър, достигнаха до 10 – 11, т.е. повече от тези на БМФ в секция средиземноморски район на отдел Линейно плаване. Тази дейност бе ефективна до към 2008 г. В началото се бяхме ориентирали към групови товари, името ни изгря покрай БУЛФРАХТ – основен брокер по онова време, с който работим и досега. През годините се сменяха партньори и клиенти, по-важно бе, че завоювахме доверие на пазара. За някои товародатели „Никола" бе нещо като парола. Бяха си изградили рефлекса да търсят друг кораб само ако аз нямам. На всичко отгоре от швейцарската фирма, която се занимаваше с цветни метали, ме търсеше съименничка – гъркинята с фамилия Николаос. Изнасяхме и товари от България, Румъния и Украйна по различни направления…

Във всяка област има некоректни партньори, които са ни „разнообразявали" живота. За немска фирма с българско участие закарахме товар от Бургас до Трапани. Не знам дали заради „българската връзка" или по друга причина, на така или иначе не си получихме навлото. Случаят е от рубриката „една студена вода", защото при малки партиди съдебните разходи са по-големи от очаквания приход. Може би и на това са разчитали. Не че сме нямали други поводи да се съдим в Лондон. С добрите морски адвокати на Острова след съд си взехме парите от ливанска и испанска компания. Огромната част от търговците и наемателите са коректни, но все ще се намери някой, който ще се опита да те мине, да кажем, с демюрейджа.

Истина е, че и в нашия отбор са допускани грешки. Малко особен товар – капаци за новостроящи се кораби, трябваше да се закарат от Хърватска до Италия. На третата сутрин украинският капитан на наетия от нас кораб се обади и докладва, че е застанал на рейда пред италианското пристанище. Свързах се с нашия италиански агент, който ме смая: „Не само вашият, никакъв кораб няма на рейда пред мен." Отново се свързах с „Летящия холандец" и поисках координатите му. Прочетох ги и се ужасих – капитанът не си бе намерил пристанището. Паметта ми не пазеше друг подобен случай. Украинецът имаше координатите на крайното пристанище, имаше инструкции и т.н., но по някаква причина си бе „харесал" да разтовари на друго място. Е, нямаше как да му дадем бонусите за добре свършена работа. Друг наш капитан бе претоварил твиндека, та стоката падна в хамбара. Добре че P&I-клубът пое някакви капитански щети.

Кризата ни върна към изначалния ни брокераж, като рязко сви корабното менажиране. Не че няма кораби, които да бъдат наети, но очакваната норма на печалбата не си струва рисковете на дейността. А и персоналът на фирмата бе съкратен наполовина. Ще минат може би две-три години, докато отново се обърнем по-сериозно към управлението на кораби. Впрочем всички фирми в морския бизнес преживяват труден период.

Наред със собствените ни антикризисни фирмени рецепти е важно и взаимодействието в браншовия сегмент, кореспонденцията на национал-

но и международно ниво за създаване на по-добри условия за бизнеса. Имам честта да бъда заместник-председател на Българската морска камара и член на Управителния съвет на Морски клъстер България. От 2004 до 2007 г. бях в Управителния съвет, а оттогава съм избран и за председател на Българската асоциация на корабните брокери и агенти (БАКБА). Не само по обхват (52 членове), но и по отстоявани позиции асоциацията ни е сред най-дееспособните браншови сдружения. От 2004 г. членуваме във Федерацията на националните асоциации на корабните брокери и агенти (FONASBA), а през 2010 г. „докарахме" годишното ѝ общо събрание във Варна. Преодоляхме силната конкуренция на Холандия благодарение на активност, авторитет, лоби, мисля, че имаха значение и дамската програма, условията в хотела, та дори и френският ми език в допълнение към „морския" английски.

През последните години държавните институции като че ли откриха съществуването на браншовата общност, подобри се чуваемостта, епизодично, повече в техен, отколкото в наш интерес, ни ухажват различни политически формации. Добър знак е моето участие в Консултативния съвет към транспортното министерство. Внесени бяха някои целесъобразни законови промени. Ние обаче искаме да се промени философията на нормативната база. Не може на основата на непазарното старо законодателство днешните му корекции да променят коренно нещата. Ако в затворения и подозрителен предишен свят при обработката на пристигналия кораб най-важен е граничарят, после митничарят, то днес, независимо от тяхната работа, „свободна практика" дава лекарят, той се оказва фигурата, която по друг начин се вписва в световния транспортен процес. Подобни примери са много.

Работната среда на брокерите и агентите са пристанищата, от тях зависи и корабният трафик. Затова ни се иска държавата да инвестира повече в портовете, да не се допускат прояви на монополизъм и външни влияния, да се провежда разумна концесионна политика, да се изгражда работещ консенсус по големите проекти на морското стопанство и да се създават условия за тяхната реализация. Съдбата на бургаското и варненското пристанище са точно обратен пример…

Септември 2011 г.



КРАСИВИ СА И ПОТЪНАЛИТЕ КОРАБИ

ОРЛИН ЦАНЕВ –
водолаз и подводен фотограф

Рекапитулацията на досегашния ми 35-годишен живот включва две далечни една от друга професии – моторист и фоторепортер, пронизвани от една всепоглъщаща ме страст – морето, отначало над, а в последните години – предимно под неговата повърхност. Когато с първата глътка въздух на тази земя човечето, появило се в събота, вдъхне и малко йодни пари, това може да е някаква предпоставка за бъдещата му съдба. Атмосферата в най-красивия морски град обаче бе допълнена от един много силен семеен фактор. Най-добрият баща – не само защото е мой, когото познавам, бе завършил Морското училище, служил бе пет години във военния флот и бе плавал още 38 години с корабите на БМФ, от които 22 като главен механик. Нямаше нищо по-естествено след техникума да завърша Морската учебна школа на параходството като моторист.

За шест години смених 13 кораба – от моторен кораб „Верила" до учебната баркентина „Калиакра", като плавах приблизително поравно на каргокораби, контейнеровози и на ветрохода. Тъкмо бях натрупал стаж и опит, за да се явя на изпит за механик, когато реших, че не трябва повече да предизвиквам съдбата с този занаят. При аварийна моточистка на дрейф на моторен кораб „Черни връх" той се заклати, а буталото, притиснало ме към борда, ми докара тежка херния. На контейнеровоза „Пионер" пробив на една много важна тръба извади котела от строя. Докато отдавахме фланците, се скъса последният болт, а тръбата, дотогава под напрежение, почувствала се свободна, си избра да счупи точно моите две ребра. Това констатираха лекарите в Генуа и успокоявайки ме, че за ребра гипс няма, препоръчаха лек режим на борда. При последното злополучно плаване преди две години „пострадахме" не само аз и екипажът, но и морското самочувствие на България. Пред атлантическия бряг на Испания счупената муфа остави

„Калиакра” без ход на двигател, баркентината не успя да изпълни мисията си и безславно се прибра до Варна на буксир и ветрила.

С маска, плавници и шнорхел много отдавна бях „прогледнал” за красотата на подводния свят, но първата глътка въздух от апарат под повърхността бе невероятно преживяване. След седеммесечен рейс едно лято с лодката на Стефан Карлсона – успешен тогава рапанджия, който наистина живее на таван под покрива, излязохме в морето. Помолих го, след като излови морските деликатеси, да ми остави малко въздух в бутилката. Изслушах пет важни правила, които помня и днес, и тръгнах надолу. Рефлексът от дългогодишното гмуркане на апнея ме караше да мисля, че ако вдишам от захапката между зъбите ми, ще напълня дробовете си с вода. Когато ги напълних с въздух, разбрах, че аквалангът е едно от най-великите творения на човека. Не се налагаше на две минути да се стрелкам нагоре, неограничаван по време и дълбочина, се бях слял с подводния свят, бях станал част от неговото мълчаливо тайнство. Имах невероятното предимство да бъда между рибите, а те, за разлика от мен, не можеха да са на сушата. От лодката ме изтеглиха съвсем навреме – въздухът ми бе свършил...

На другия ден няколко хиляди от моряшките пари отидоха за пълно водолазно оборудване. Стремежът ми към дълбините не бе самоцелен. Той вплиташе другата ми страст – фотографията, в една рядка професия, по-скоро призвание, на подводния фотограф, която дава възможност на хората да надникнат в света на мълчанието, да разберат неговата красота, проблеми, ползи и опасности. Работата ми като фоторепортер последователно за варненските вестници, за „Дневник”, БТА и „24 часа” имаше своите „морски” опции – снимах събития на морския бизнес и спортове, плавах с военни кораби на техните учения, в състава на общинската делегация бях в пристанищата на Генуа и Барселона, покрай трагедията на „Ванеса” два пъти летях до Крим. За работа под вода обаче, освен професионалната техника, за която не жалех средства (първата си „Смяна 8 М” отпреди четвърт век пазя като лирична реликва), е необходима и добра специфична подготовка. Първите два любителски водолазни курса завърших във фирма „Реликт” на Росен Гевшеков, сега имам сертификат за водолазен инструктор на PADI.

Вече седем години се занимавам с подводна фотография, от две – съвсем професионално. Фотоапаратът тип „сапунерка” отстъпи място на следващите поколения до днешния дигитален „Канон”, на мястото на любителския бокс, с който снимах до 12-метрова дълбочина, професионалната техника не ме ограничава в дълбините. С времето овладях този синхрон – под водата едновременно да снимам и плувам, като се пазя от опасностите и своевременно анализирам показанията на уредите за налягане, време, пространство, избирам подходящите позиции и ракурси, изчаквам най-добрия момент, използвам осветлението и т.н.

Първите си добри снимки направих в Червено море край Шарм ел Шейх, после на турския „военен" остров Бошкаада в Средиземно море. В нашето си Черно море много пъти съм се спускал на натъкналия се на мина, потънал през 1921 г. край Созопол американски кораб „Мо Панг". Близо до него е 6 000-годишната „подводна гора" – едно от най-красивите места за обучение, водолазно спускане и снимане. Тюленово, Крапец и Шабла също си минаха по реда. Спускал съм се до всички известни потънали съветски подводници. Имам лично впечатление какво е откраднато от Щ-211. Отначало срещу някой и друг литър нафта рибарските лодки осигуряваха моите „експедиции". От година и половина имам собствен скутер – втора ръка, внос от Флорида, леко пострадал от ураган. С мен обикновено са приятели от водолазното сдружение с идеална цел „Бляк сий дайв Одесос", което регистрирах само преди няколко месеца. Председател съм на седемчленен управителен съвет. Те са водолази с голям опит, двама от тях са професионални водолази от ВМС, двама сме и фотографи. Сдружението има общо 34 членове.

То има много широк „подводен" предмет на дейност, който в крайна сметка се фокусира върху задълбоченото изучаване, разумното усвояване и гарантираното опазване на подводния свят. Тревожи ни посегателството към подводното археологическо богатство, кощунственото отношение към потъналите бойни кораби, комерсиализацията на подводната красота, подготовката на любителите водолази, морската екология, готовността за търсене и спасяване с участието на водолази. В момента с подкрепата на Община Варна работим по издаването на Алманах на потъналите кораби по българското крайбрежие. Те са повече от 90 на дълбочини от 10 до 60 метра. По тази моя идея, която доскоро и сам финансирах, работя повече от година. Освен спусканията до десетки точки в различни райони и дълбочини, много усилия коства събирането на информация за всеки кораб, картографирането и т.н.

В ход е реализацията на друга една моя „щура" идея, също подпомагана от Община Варна – „потапянето" някъде във Варненския залив в качеството на подводна атракция на бившия правителствен самолет Ту-154. Той все още се намира на летището във Варна (от 12 години), но е вече предоставен на нашето сдружение. Конкретната работа ще ангажира хора от различни професии. Самолетът трябва да се подготви, почисти, нареже, одобри от няколко инстанции, пренесе, потопи, сглоби и стабилизира под водата на каменисто дъно на дълбочина над 20 метра. Мястото вероятно ще бъде между курортния комплекс „Албена" и село Кранево. Не преследваме комерсиални цели. Самолетът ще бъде обозначен, обезопасен, ще може да се влиза в него за обучение на водолази и за атракция. Би трябвало това лято да финализираме проекта. Ако от по-известните водолази Сергей Станишев се окаже зает, вече тече процедура по поканването на Ал Гор.

По договор с Изпълнителна агенция „Морска администрация" нашето сдружение чрез сертифицираните си водолази е включено (дано не се наложи) в системата за търсене и спасяване на море, по-специално – в подводната ѝ част. Естествено колкото повече хора за развлечение, спорт, бизнес, риболов и т.н. „влизат" под водата, толкова по-голямо внимание трябва да се отделя на водолазната им подготовка, на техниката и мерките за безопасност и на опазването на морската среда. Тя не е естествена за човека и той трябва да е всестранно готов да общува с нея – в това число и психически... На 27 метра дълбочина 18 души бяхме на красивото дъно на Средиземно море. Една морена – доста по-голяма от черноморските змиорки, се стрелна неочаквано сред групата и уплаши (сигурно рибата е била по-уплашена) един от нас с по-малък опит на по-малка дълбочина. Той изплю дихателя и хукна нагоре. Знаех, че баротравмата му е гарантирана. Догоних го и го сграбчих за плавника. Последва нещо като борба, докато му подам резервния си дихател. Мехурчетата въздух, които излизаха от него, успокоиха ужасените очи, преди да достигнат до дробовете.

Нито едно гмуркане няма аналог. Всяко слизане под водата има своя неповторима красота. Най-красивите корали съм снимал в Червено море, голяма красавица е черноморската лястовица. Може би над 500 са видовете риби, които съм виждал в няколко морета. Медузите също са голяма атракция, рачетата и рапанчетата също са чаровни. Най-красивото нещо за мен под водата обаче са корабите. Поради малката видимост в Черно море те някак изненадващо „изплуват" пред погледа, грабват те с размери и конфигурация, с обрастването си и странното положение в пространството. А в съзнанието ти нахлува предполагаемата им отдавнашна функция, съдба и в крайна сметка – гибел, увековечена в невъзможен на сушата подводен паметник. Снимал съм десетки кораби, две подводници и части от трета, открих на дъното „безследно изчезналите" преди доста години от военното летище край Балчик самолети. А възможността да покажа на хората чрез добри, атрактивни и художествени снимки това, което аз самият виждам и чувствам под водата, ми носи особено творческо щастие.

Май 2008 г.

PS. Съвсем наскоро, в рамките само на около десет месеца, Орлин Цанев сбъдна две свои мечти, свързани с увлечението му по дълбините – откри неизвестна досега потънала подводница, финализирана бе неговата идея бившият правителствен самолет Ту-154 да бъде превърнат в изкуствен подводен риф.

… През август 2010 г. медиите тиражираха изненадващото съобщение на Орлин, че на 13 морски мили югоизточно от Варна, на около 30 метра дълбочина, е открита последната неизвестна досега съветска подводница

С-34, потънала край българските брегове по време на Втората световна война. През годините рибарите се оплаквали, че точно в този район им се късали траловете, а момчетата от сдружението с идеална цел „Бляк сий дайв Одесос" от борда на риболовен кораб „Лаврак", осигурен от бранш-ovото сдружение „Черноморски изгрев", осъществили спусканията, открили търсената около седем десетилетия подводница. Описанието на разкъсания на две корпус, размерите на субмарината и подводните снимки подхраниха хипотези на историци, подводничари и журналисти, потвърждаващи, но и отхвърлящи тезата, че обектът наистина е С-34. Орлин Цанев, Димитър Македонски, Ивайло Чавдаров, Пламен Петров и Мирослав Стойчев правят втори оглед и поддържат версията си. Други водолази се спускат до находката и я идентифицират като немската подводница UB-7, потънала в Черно море през Първата световна война. По време на експедиция на спасителния кораб „Протео" на ВМС флотските водолази в началото на юли 2011 г. категорично идентифицират обекта. Това е онази първа във военноморската ни история подводница УБ-18 (зачислена официално в нашия флот на 25 май 1916 г. бивша немска подводница UB-8), поставила началото на българското подводно плаване, обявена дотогава за откарана след Първата световна война от французите (по клаузите на Ньойския договор България няма право на военен флот) в Цариград, а след това нарязана за скрап във военноморската им база в Бизерта, Тунис. Така находката на Орлин Цанев и неговите приятели сензационно се докосна до важна страница от историята на българските ВМС, отхвърли десетилетна заблуда и създаде нова загадка – каква е истинската съдба на първата ни подводница?

…Идеята за потапянето на аероплана има 4-годишна давност и се провря през иглените уши на бюрокрацията, екологията, плетеницата от технически и финансови проблеми. Към нея Орлин успя да привлече кмета на Варна Кирил Йорданов, да издейства разрешения от „ресорните" институции, да намери подкрепа сред водолазите, бизнеса и обществеността. На 25 май 2011 г. 100-тонният плаващ кран „Антей" спусна предварително подготвената машина на около 20 метра дълбочина на дъното на около две морски мили пред брега на Курортния комплекс „Св. Св. Константин и Елена" край Варна. Така вместо да отиде на скрап, „самолетът на Тато" лежи стабилизиран с четири мъртви котви, далече от фарватери и военни полигони, а акваторията над него в радиус от 500 метра е забранена за корабоплаване. Изкуственото потапяне на различни обекти (обикновено кораби) с цел превръщането им в подводна туристическа атракция и „полигон" за обучение на водолази не е необичайна практика, но роднят Ту-154 е най-големият самолет в света, използван за това. Още в първия му сезон той привлече стотици дайвери и интереса на световните медии. Това, което Орлин пази в тайна, е кой е следващият по-голям и по-атрактивен обект, който ще се превърне в следващ изкуствен подводен риф…

ЗА ЧЕСТТА НА ПАГОНА



Капитан далечно плаване
капитан III ранг от резерва
ПЕТКО ПЕТКОВ

Независимо от вицаджийската слава на този град, нямам основание да не се гордея, че през голяма част от живота си имах габровско селищно „крепостничество", наричано в онези години жителство. Основан през XV век, оказал се в северното подножие на най-българския връх, разпрострял се по живописното крайбрежие на Янтра, Габрово – люлка на занаятчийството, прескочило към промишленост, пази историята на четничеството и паметниците на Възраждането – чешмата, моста, часовниковата кула, църквите, Априловската гимназия, близкия Соколски манастир, съвременния ретро-автентичен „Етър". Тази атмосфера, пропита от трудовата фамилна традиция, неусетно формираше и у мен качества, достойни за унаследяване от внуците. Верен на господстващата тогавашна житейска философия – отрано хлябът да се вземе в ръцете, постъпих в „хибридния" Техникум по механо-електротехника. Завърших го с почти отличен успех, въпреки че ме влечаха българската литература, историята, славянската филология. Семейният фиск обаче не можеше да осигури адекватно на хуманитарните ми нагласи столично студентство. Алтернативата – военно училище, въпреки че в един период „отбиваше" задължителната казарма и безплатно даваше престижна, особено тогава, офицерска професия, не ме въодушевяваше особено.

Нещата коренно се промениха, когато за късмет през 1972 г., моята абитуриентска година, към военните училища бе разкрит тъй наречения „политически профил". Нямах представа за армията, да не говорим за политическите офицери в нея, интересуваше ме гражданската квалификация, която даваше специалността – педагогика, още повече че основният конкурсен изпит бе по история. Един съученик, чийто баща бе офицер във флота, повлия между четирите военни училища да изберем Морското.

След четирите години, отлетели интересно и бързо, заех първата си офицерска длъжност – секретар на комсомолската организация на стражеви кораб „Смели”. Година-две бе разликата във възрастта между младия лейтенант и старите матроси, които тогава служеха по три години. Имах отговорността да ги мобилизирам в службата и възпитавам в свободното, откраднато от командирите време. От голямата политика до флотските низини достигаше една проста истина – по-добре матросите да се съревновават помежду си на бойните постове, отколкото да се бият в кубриците, по-добре да спортуват през деня, отколкото да се напиват през нощта. След като служих на подводниците, в Морското училище и в Щаба на флота, завърших тригодишната Военно-политическа академия в Москва с червен диплом за отличен успех. Бях политически заместник-командир на стражеви кораб „Дръзки”, след това на противолодъчния дивизион, когато съвсем не ненадейно дойде демокрацията...

След близо двегодишна мимикрия в един ден всички политработници се оказахме уволнени, за да се явим на следващия ден на конкурс (сред всички желаещи офицери) за собствените си, назовани с трето поредно име длъжности. Включването на психически тест в конкурсния маратон можеше да се приеме за модерна новост, ако не си бе чиста подигравка. Завоюваните „точки”, вместо на предстоящото по логиката на програмираното ми ускорено развитие съединение, ме сринаха обратно на корабно ниво. След някой и друг унизителен месец подадох рапорт за уволнение. Колегите веднага решиха, че напразно съм издържал психическия тест – предстоеше да получа следващото си звание капитан II ранг, малко повече от година не ми достигаше до пълната офицерска пенсия. Но вече бях взел друг курс...

След дълги преговори един командващ ВМС междувременно бе разрешил на офицерите, завършили политическия профил, за нови две години да „изкласят” задочно и в навигацията, като им се признаят част от припокриващите се изпити. При едно унизително условие – след като кандидатстват по общия ред и бъдат приети в Морското училище, което бяха завършили преди повече от две петилетки. След 16 години военноморска служба, понапреднал задочен навигатор, се явих с молбата си за рулеви при съответния инспектор в кадровия отдел на БМФ. Не разбрах дали чиновникът ме иронизира или наистина смяташе, че длъжността е обидно ниска за един бивш капитан III ранг. Признавам, че я заех с протекция. Генералният директор подписа заповедта в последния си петъчен работен ден на 17 август 1992 г. Ако беше сред нас човекът, който ходатайства за назначението, щях още преди четири години да му се похваля, че първи, следван от още двама бивши политработници, се изкачих на най-високата позиция на корабния мостик. Но дотогава щеше да изтече много солена вода.

Моряшката професия започнах като рулеви на моторен кораб „Милин камък" с капитан Борислав Арнаудов. Самолетният билет до Аржентина, където бе корабът, бе много по-скъп от всичките пари, които изкарах в първия си рейс, а командировъчните на отиване бяха малко повече от цената на сандвичите, които с колегата си изядохме при междинното кацане в Лондон. За „добре дошли" старпомът Цонко Цонев ни връчи по една лопата, за да заравним натоварения в хамбарите шрот. Доста време ни отне почистването на „авгиевите оборчета" – кабините на предшествениците ни, репатрирани по болест в резултат на хронично пиянство. Първият ми рейс се оказа околосветски – „Милин камък" направи оборот и четвърт около Земята, по-точно водата: от Сан Лоренцо на река Парана на изток под нос Добра надежда, Малакския пролив, на север до японско, после до китайско пристанище, пресякохме Пасифика, минахме през Панамския канал, от Порт Артур в Мексиканския залив към Нови Орлеан по Мисисипи, оттам през Атлантика до Танжер в Мароко.

Карах си вахтите в открито море, но в аржентинската река и в японското пристанище капитаните поверяваха руля на друг. Възроптах пред капитана срещу обидното недоверие. Не ме смениха, когато вахтата ми се падна по средата на Панамския канал. Повече не ми отнемаха руля. Всички от екипажа знаеха кой съм – олицетворявах отишлото си време. Градях човешкия си образ, като се раздавах в общата работа. Миризмата на кочина при почистване на сантините бе балсам за катарзиса на иначе чистата ми съвест. На противоположната точка на политическото махало бе друг рулеви със стаж на координатор на Синята партия в Бургас. През отворената врата на кабината му един касетофон ни облъчваше непрекъснато с песните на промяната. Никой не роптаеше. След повишения алкохолен градус се заяждаха с мен. Не някой друг – той, синият активист, единствен ме защити. Неговото „Оставете човека на мира!" имаше ефект на капитанска заповед. Тази неочаквана човещина не съм забравил и днес. По това време вече бях осъзнал докъде точно се простира втората ми професионална мечта.

Навъртях година като рулеви, бях завършил повторно училището, но още цели две години, въпреки максималните точки, по които ме оценяваха в атестациите, за мен място сред капитаните не се намираше. Капитанът на моторен кораб „Любен Каравелов" Венелин Марков сигурно е имал много по-добър избор за трети помощник от мен – бившия офицер и рулеви, макар дипломиран навигатор, но без всякакъв опит. Затова пък своя опит ми предаваше систематично.

Не му бе работа на капитана на моторен кораб „Шипка" Петър Герчев да проверява ред по ред моята заявка за картите, която доверчиво бе утвърдил. В нея бях пропуснал подробна карта на подхода към Билбао. Разбрах го, когато наближихме това пристанище. Капитанът през нощта, с пилот, но без карта, се оправи без проблеми. Дори успокои дълбоките ми угризе-

ния с това, че и преди е влизал в Билбао. Като застанахме, каза три думи: „Друг път внимавай!" Внимавам и до днес, за себе си и за другите. Годините упорито щяха да ми доказват, че не може всичко да се предвиди, че капризите на стихията, интересите на бизнеса, умората на техниката, човешките грешки превръщат капитаните в своеобразни заложници на морето. „Мизата" включва професионализъм, интуиция и шанс. Трети помощник-капитан бях три години. На крилете на ентусиазма овладявах тайните на професията, трупах опит, самочувствие и впечатления от света. Ако преди офицерската ми битност изключваше всякакви пътувания зад граница, освен със специално разрешение в соцлагера, сега само в един рейс станах хаджия, изкачих се на Айфеловата кула, плавах по Американските езера и немеех пред величието на Ниагарския водопад. С набраната начална скорост за две години отметнах и длъжността на втория помощник.

Бях старши помощник на капитан Атанас Панчаревски, когато с моторен кораб „Петимата от РМС" в един мразовит декември – минус 32 градуса – от Санкт Петербург трябваше да товарим торове. Сред около 70 кораба на рейда дойде и нашият ред след ледоразбивача да влезем в пристанището, където със сложни маневри застанахме на поразчистения от ледовете кей. Хидравликата на хамбарите удивително се справяше и под разчетните ѝ температури, диферентът почти изкара булба над водата. След известно количество приет товар корабът разчупваше ледената прегръдка и на порции потъваше между две поредни обледенявания. При обявено газене, до което може да се товари корабът – 10,90 метра, забелязах, че въпреки приемания товар газенето се запъна на 10,30 метра. Капитанът не прие моето опасение, че вече сме заседнали, но все пак събра пристанищните фактори. Те се кълняха в безопасните дълбочини, но повикаха водолазите. Смелчаците се спуснаха в разбития лед, не успяха да минат под кила и обявиха, че има засядане. Оставиха „документ" за подводната си работа – касета с образ и звук от дълбокото, и си отидоха. Дълго изучавахме записа – картината бе достатъчно мътна, за да каже каквото и да било, но в разговора помежду си водолазите коментираха точките, на които корабът е опрял в дъното. На другия ден почти ултимативно си поискаха касетата, но аз задържах доказателството, зад което се криеше отговорността на портовия капитан, време, загуби и последвалото претоварване на кораба по нов план, за да се измъкне той от пристанището.

Сред всички 13 кораба, на които съм плавал – преобладаващо бълкери, а така също 100 000-тонния танкер „Хан Аспарух" и контейнеровоза „Пловдив", на сърцето ми лежи моторен кораб „Димитровски комсомол". Колегите се шегуваха, че аз се разделих с Комсомола, но той не ме изоставя. Това е първият кораб, на който бях капитан, плавах най-дълго и преживях с него истинска задокеанска одисея. На него бях и старпом в чудесен екип с уважавани професионалисти и достойни личности – капитан Иван Чорлев

и главен механик Стоян Михов. Вече имах правоспособност, но за капитан ме промотира именно Чорлев. Случи се така, че от него приех кораба в италианското пристанище Пиомбино. Снех се с пилот, също с пилот застанах в района за бункероване в Гибралтар, откъдето отплавах самостоятелно. Сега ми изглеждат елементарни неща, които тогава бяха тръпка и гордост.

Разчитах, че ще товарим от Стария континент и ще разтоварваме в Новия свят, та да понавляза в новото качество по-плавно. Точно обратно – чартьорът реши да поддържаме дестинация Рига – Лейт (край Единбург) с въглища. Къси преходи, много маневри, Датски проливи, чартьорът препоръчва да не се ползват пилоти – всичко това в интензивни четири рейса бе бурният старт на капитанството ми. При едно от отплаванията от Лейт корабът бе задържан за 12 часа по обвинение, че е повредил фендер при преминаване през шлюза. Бурните ми протести се основаваха на снимка на брега, която третият помощник бе направил от бака. Кадърът показваше как работници на брега подготвят за смяна фендерите на шлюза преди още нашият кораб да ги е „ударил". Просто шотландците се опитваха да си облекчат инвестицията. Номерът не мина. При следващото влизане в същото пристанище дори никой не ми върна „контрата".

На 21 ноември 2007 г. вечерта след натоварването се снехме с моторен кораб „Димитровски комсомол" от терминал в района на 407-и километър на река Парана, Аржентина, с един портови и двама речни пилоти на борда. Подходихме срещу течението в района за извършване на поворот на 180 градуса, за да легнем на курс по течението. Малко след поворота две-три потрепвания по цялата дължина на кораба бяха симптоми, че килът докосва очевидно неподдържаното на необходимата безопасна дълбочина дъно. Опитите с ляво и дясно на борд и пълен напред и назад да се избегне засядането не успяха и корабът се установи на 3,8 кабелта от терминала, без да пречи на движението по канала. От следващия ден започна уникална по своята хаотичност и нелогичност спасителна операция. До 9 декември в нея участваха общо девет влекача, тя се прекъсваше (точно когато не трябва) и подновяваше, на кораба се извървяха десетки спасители, застрахователи, сървейори и какви ли още не специалисти (без нито един от корабособственика), а аз в общо 95 имейла, факсове, схеми и фотоси информирах, подпомагах и настоявах службите да променят характера на действията си. Те се основаваха на идеята, че изпращаните маломощни влекачи, последователно увеличавани от един до три, подпомагани от машината, могат да снемат кораба. Не се отчиташе силният натиск на течението, перпендикулярно на дългия 200 метра кораб, не се прие идеята за неговото облекчаване, многобройните реверси претоварваха машината, влекачите се мотаеха насамнатам. По всичко личеше умишлено бавене, което носеше много пари.

Когато корабът се сне от засядането, чак на 19-ия ден с помощта на пет влекача едновременно (за повече и по-мощни настоявах от първия ден) и

максималните усилия на машината, както се опасявах, авария не позволи реверсирането ѝ, влекачите не успяха да завъртят кораба, което пък доведе до сблъскване и пробойна на швартована наблизо баржа. Корабът бе задържан със съмнителни забележки на държавния пристанищен контрол, видимо докато се изяснят финансовите гаранции. На 18 декември „комсомолецът" отплава след саморемонт, като отказах влекачите, а наетият от друга компания влекач на пъти по-ниска цена само ни съпровождаше надолу по течението. Измъкнахме се не благодарение, а въпреки „спасителната" операция. След като ни хвана в капан, Парана като че ли сама реши кога да ни пусне, задоволила интересите на своите „брегове"...

Публична тайна е, че в БМФ недолюбват бившите военноморски офицери. Но те са един резерв на компанията, който периодически решава кадровия ѝ проблем. Когато той е в добра кондиция, вратата за тях е затворена по договорка на шефовете на ВМС и БМФ – единият не ги пуска, другият не ги иска. И обратно – когато първата вълна моряци се разбяга под чужди флагове в началото на прехода, за военните имаше места. Нямаше след прилива на кадри от сринатия „Океански риболов". Когато Параходството отново се опразни от качествен офицерски състав, военните пак бяха добре дошли. И така – според конюнктурата, според проблемите и редукциите в „скачените съдове". Имаше периоди, когато на един кораб всички навигатори бяхме от ВМС. Годините ме убедиха, че и сред едните, и сред другите по еднакъв закон се разпределя скалата на отговорност и професионализъм. И всеки сам си ги гради в морето. От рулеви, та чак до капитан, наред с грижата за екипажа, кораба и товара, винаги ме е съпътствало и чувството за „честта на пагона" – военен и „граждански". Ако за търговската експлоатация най-важно е товарът навреме и „без забележки" да се закара от едното до другото пристанище, в „експлоатацията" на екипажа най-голямото удовлетворение е да се завърнеш от рейс с хората, с които си го започнал – живи и здрави. Във всичко първи след Бога, с „тайфата" капитанът е равен по човещината. Нещо повече – от него тя започва. Защото за моряка понякога овъртаймът е по-маловажен от един разговор със семейството. Ако му го разреши Капитанът...

Декември 2008 г.

ЕДИНСТВЕНО ЗА БЪЛГАРИЯ



ПЕТЪР СТОЙЧЕВ – световен шампион на 25 км, 11 пъти шампион в открити води и най-бърз в Ламанша

Петър Стойчев е роден на 24 октомври 1976 г. в Момчилград, но отраства в Смолян, където първи негови треньори са Евелина Георгиева и Огнян Георгиев. Започнал да плува от детската градина, талантливият плувец още на 16 години участва в европейски първенства. В началото на 90-те години коронните му дисциплини са 400 м и 1 500 м свободен стил, в които завоюва призови места и поставя републикански рекорди за юноши и мъже. Първото му участие в плувен маратон през 1993 г. в Охрид му донася второ място, първият маратон, който печели през 1995 г., е Галата – Варна, по това време е втори на Балканиадата за юноши. От 1994 г. до 1998 г. по време на следването му по специалност „Кинезитерапия" в Русе треньор му е Атанас Тодоров, а след това и досега – Красимир Туманов („Левски").

Отдал се изцяло на плуването в открити води, Петър Стойчев е втори в световната класация за 1999 г. и трети за 2000 г. От 2001 до 2009 г. той е неизменен деветкратен световен шампион в маратонското плуване. Участвал е в три олимпиади – в Сидни през 2000 г., в Атина през 2004 г. и в Пекин през 2008 г., където се класира шести. По този начин той се превръща в най-добрия представител на България в мъжкото плуване. На Петър Стойчев принадлежи световният рекорд по преплуване на Ламанш – 6:57,50 часа, поставен на 24 август 2007 г., както и над 60 победи в различни професионални състезания по плуване в открити води. В международната Зала на славата по плуване българинът влиза заедно с двама представители на Великобритания, двама на САЩ, двама от Испания и един от Германия през 2009 г.

През годините винаги съм бил плувец на дълги разстояния – отначало 400 и 1 500 м свободен стил, в които имах много силни постижения. Не ме задоволяваше обаче това, което се случваше около мен в басейна. След сребърен и бронзов медал в европейско първенство за юноши през 1993 г. в Истанбул получих възможност да участвам в маратона в Охридското езеро. Състезанието ми допадна като организация, атмосфера, участници, с директната надпревара между тях. Класирах се втори в един традиционен вече маратон с дистанция около 24 км. По-късно узнах за другите подобни стартове по света, осъществена бе връзка с организаторите им и от 1997 г. участвам редовно в тази верига. От 2001 г. в продължение на 9 години съм неизменен световен шампион. Освен лично спортно щастие това ми носи изключителното удовлетворение, че и аз допринасям за спортната слава на България. Винаги съм се състезавал за и от името на страната си, дори не съм обсъждал други варианти, за което и до днес не съжалявам.

Маратонското плуване в открити води изисква едновременно две неща – скорост и издръжливост. Шампионската титла не е еднократен акт, а резултат от едногодишен труд, на точки, събирани от поредните стартове във веригата. Пропуснеш ли един старт, вероятността да победиш намалява. Любими са ми два от стартовете в Канада. През миналата година осмата шампионска титла извоювах един кръг преди последния старт в Мексико именно в канадското езеро Магог. Преодолях 34-те км за 7:27,10 часа при силен вятър и температура на водата 19 градуса.

Отдавнашно и сериозно плувно предизвикателство е проливът Ламанш (Английският канал), който разделя Великобритания от континенталната част на Европа, където се намира Франция. Преобладаващото мъгливо и ветровито време затруднява дори интензивното корабоплаване в пролива. Той е дълъг 563 км и широк между 34 и 240 км. За първи път Ламанш е преплуван от капитан Матю Уеб през 1875 г. за време от 21 часа и 45 минути. Впоследствие се организират състезания по преплуване на пролива, прекратени преди половин век. Битките обаче за рекорд на тази дистанция никога не са прекъсвали. От 2005 г. той принадлежеше на Кристоф Вандрач – 7:03,50 часа.

След поредната пета световна шампионска титла по плуване в открити води вече имах за цел да поставя рекорд в преплуването на Ламанш. През следващата 2006 г. в Дувър нямахме късмет с времето. То не се оправи през целия период, в който бяхме в Англия. Предупредиха ме, че при тези условия вероятността да подобря рекорда е минимална. Стартирах, защото бях твърдо решен да бъда първият българин, преплувал Ламанш. Бях в добра форма и въпреки по-силните течения направих много бързо преплуване – 7:21 часа. Опитвам се да забравя това време, защото после направих по-добро постижение, което си заслужава да го помня. Тогава обаче бях все още далече от рекорда.

През месец юни 2007 г. бе планиран вторият опит. Отново неподходящо време, силен вятър, течения – прибрахме се в България без старт. Той се състоя на 24 август същата година в 12 часа (българско време) от „Шекспир бийч" в Дувър в посока френския бряг Кап Брюне. Този път времето бе подходящо, бях в много добра форма, плувах бързо, а постижението ми за първи път в историята бе под 7 часа. Бях щастлив със световния рекорд от 6:57,50 часа, поставен точно на същия ден 132 години след преплуването на Ламанш от капитан Уеб.

Едно неспортсменско обстоятелство ми действаше психологически при цялата битка за рекорда. Много силен плувец – Юрий Кудинов от Русия, стартира около 25 минути след мен. Той имаше възможността да ме следва, да се възползва от евентуални грешки в нашата навигация, да строи по-печеливша тактика. Мислех си, че мога да поставя световен рекорд, а Кудинов да го подобри 20 минути по-късно. Този ден бях много по-добър от него – повече от 7 минути преднина, които в метри са около 500, което е сериозна разлика.

Олимпиадите са друга тема. 2000-ната година бе много интересна за мен. Тъкмо бях тръгнал по маратоните. Бях видял някои неща, други не ми бяха още ясни. Зад гърба си имах стартове в американския континент, в някои арабски държави. Откривах света, за който знаех от учебниците по география. Сбъдна се мечтата ми за първи път да се класирам за олимпиада. Знаех, че в Сидни не мога да разчитам на призово класиране, но добих самочувствие и опит, попаднах в плувния елит. Наскоро след това шансът ми поднесе друг интересен старт – в Хавай, където се класирах втори. Следващата година положи началото на една шампионска поредица, в която като че ли всяка нова титла ме мотивираше в борбата за следващата. Много съжалявах, че моята дисциплина – 10 км, не попадна на Олимпиадата в Атина през 2004 г., когато бях в много добра форма.

Третата олимпиада, в която участвах – в Пекин, бе перфектно организирана и безспорно изключително спортно събитие. Ако за някои спортове олимпийските „визи" са ясни година-две по-рано, за нашия спорт това стана няколко месеца по-рано, което има своето значение. Миналата 2008 г. бе твърде успешна за мен. Преследвах едновременно осмата световна шампионска купа и успех на Олимпиадата. Мартен ван дер Вейден, когото съм побеждавал много пъти в други стартове, се беше концентрирал само за Пекин, а на мен не ми достигнаха 17 и половина секунди. Моето шесто място идва след 20-годишно българско плувно отсъствие в олимпийските надпревари. То е най-доброто постижение на българското мъжко плуване. Радва ме признанието в България и по света, включването в Стаята на маратонската плувна слава в страната на Майкъл Фелпс, поканата сред общо осем мъже и шест жени да участвам във възобновеното състезание по преплуване на Ламанша – „Great Channel Swim".

Без да отричам плуването в басейн, което е основата на нашия спорт, все пак човекът е част от природата и плуването в открити води, особено за крайбрежните градове, е чудесна възможност за децата и младите хора. Маратонските стартове през цялата година „преследват" лятото по земното кълбо, някои от тях са в уникални водни басейни – океани, морета, езера и реки. Те дават срещи, приятелства, опознаване на условия и начин на живот, понякога различен от нашия. Благодарение на спонсора си – М-Тел, през всичките тези години аз успях да пътувам по света, да се състезавам и да прославям името на България. Всички разходи, свързани с рекордното преплуване на Ламанш, са съществения принос на спонсора в тази победа. Маратонът задържа мен на върха на сериозната за един плувец 32-годишна възраст. Това ми дава самочувствието, че мога достойно да се оттегля от спортната кариера. Жалко, че нямаше такъв старт по-рано, но и сега ще дам всичко от себе си, за да зарадвам родната публика с призово класиране на маратона във Варна. Нагледал съм се на планини, този град ме привлича с красотата на живота край море. Предстои ми такъв избор.

Юли 2009 г.

PS. На 1 август 2009 г. в езерото край канадския град Магог нашият маратонец не само победи за 9-и пореден път на 34-километровата дистанция, но с време 7:16,22 часа подобри с цели 6 минути собствения си рекорд от преди 2 години. На 8 август с.г. Петър Стойчев „докара" във Варна кръг от световната надпревара на 10 км, участва в състезанието и се класира шести. Неговият рекорд в маратона Галата – Варна с финал до първа буна, поставен през 1995 г., още не е подобрен.

След Олимпиадата в Пекин в медиите се появиха хипотези, че плувната легенда ще се откаже от състезателни участия, донякъде основаващи се на собствените му намеци за възраст, умора и т.н., в противоречие с друго негово виждане, че не е необходимо да го прави при условие, че се намира в много добра форма. Категорично нейно потвърждение бе завоюваната за 10-и пореден път награда „Гран при" през 2010 г.

Последната 2011 г., 35-а от собствената възраст на Петър, се оказа апогей на спортната му кариера. Той се бе концентрирал върху подготовката за летните Олимпийски игри в Лондон (от 27 юли до 12 август 2012 г.) в дисциплината 10 км в открити води и завоюване на медал в Световното първенство по плувни спортове в Шанхай през тази година. На 23 юли в китайския град се случи звездният миг в цялата история на българското плуване – златен медал в световно първенство. В дисциплината 25 км в открити води от 33-ма състезатели 16 не завършват плуването, а на 2,5-километровото правоъгълно трасе при 31 градуса температура на водата Петър постига време 5:10:38,8 часа – 35,8 секунди преди руснака Владимир

Дайчин. Само 4,4 секунди не достигат на Стойчев да повтори успеха си до „златото" и на Европейското първенство в открити води на 11 септември в израелския курорт Ейлат, но и сребърният медал е доказателство за блестяща форма в коронната дисциплина.

В някаква степен изненадващо, благодарение на българина, се разви световната надпревара за „Гран при" в открити води и „малкия шампионат" на 10 км през тази година. Обявил други приоритети, зарадвал с това конкуренцията, но неспособен да не печели, Стойчев подкара състезателния календар с достойни класирания. Трите първи старта бяха в Аржентина. На 23 януари в Росарио на 15-километрова дистанция плувецът се класира четвърти, на 30 януари в Санта Фе (57 км) – първи, на 5 февруари във Виедма (12 км) – седми. Следват девето място на 17 април на 10 км в Сантос, Бразилия, четвърто – на 30 април (10 км) в Канкун, Мексико, първо – на 8 май (9,3 км в 12-градусова вода) около остров Роббен в ЮАР, и второ – на 18 юни (10 км) в Сетубал, Португалия.

След историческата световна шампионска титла в Китай Петър Стойчев и треньорът му Красимир Туманов решават, че има възможност да се преследва и „Гран при", Петър се „връща" в надпреварата и до края на сезона има само първи места. Седмица след първенството в Шанхай, на 30 юли, родопчанинът за 11-и пореден път побеждава на 32-километровата дистанция в канадското езеро Сан-Жан. Четвърти се класира италианецът Андреа Волпини – все още водач във временното класиране. На 6 август, след 11-ото поредно първо място на 34-километрова дистанция в езерото край канадския град Магог, българинът оглавява временното класиране и всички плувци осъзнават какво предстои да се случи. На 14 август „Царот на Охридското езеро", както го наричат македонците, печели за 10-и пореден път любимия си 30-километров маратон от манастира „Свети Наум" до пристанището в Охрид с време 5:35,13 часа.

Това му носи и 11-ата поредна световна титла в маратонското плуване в открити води. Освен нея в актива му са още общо 5 бронзови, два сребърни и един златен медал в престижни световни състезания, над 60 призови класирания, рекордът му в Ламанш от 2007 г. не е подобрен. Каквото и да се казва и пише за Петър Стойчев – най-добър български плувец, най-успешен наш спортист в индивидуалните спортове, най-добър в света в открити води през последното десетилетие, не е пресилено. Остана му само една голяма цел – четвърто участие в Олимпиада, което ще се реши на 10 юни 2012 г. в Сетубал, Португалия. И още нещо много важно характеризира изключителния спортист – винаги е побеждавал за България, няма да стане треньор в чужбина, след активната състезателна кариера ще се посвети на спортната кауза в родината.



„ДОРОГ МНЕ КУБРИК МАТРОССКИЙ…”

Контраадмирал
ПЛАМЕН МАНУШЕВ –
командир на ВМС

Златна Добруджа бе пресякла пътищата на двама преселници – баща ми от Еленския Балкан и майка ми от Одринска Тракия. Ако не с друго, семейството, което те създали, бе богато с многобройната си челяд. Бях четвърти по ред, а имахме страхотно детство общо петима братя и една сестра. След училището в родния град Генерал Тошево и Математическата гимназия в Добрич майка ми ме изпрати да си подам документите във Висшия машинно-електротехнически институт (сега Технически университет) във Варна – тогава инженерите бяха на мода. По това време най-големият ми брат, завършил Артилерийското училище в Шумен, вече сменяше гарнизоните, а на майка ми никак не ѝ се искаше да се безпокои и за втори военен, още повече – в морето. За пръв и за последен път я излъгах съзнателно и хладнокръвно. Казах, че съм изпуснал срока за кандидатстване в института и „за всеки случай” съм си подал документите в Морското училище. Всъщност бягах след една своя детска мечта – излязъл от киносалона, вече знаех какъв искам да стана, като порасна. Филмът беше „Влюбеният матрос”. По-късно щях да разбера, че песента от него за Черното море – „най-синьото в света”, е любима на поколения военни моряци, а един стих от припева – „Дорог мне кубрик матросский”, всъщност крие философията на това, което в голяма степен пронизва цялата ми кариера във военния флот…

Приет по специалност, за която кандидатствах – „Корабоводене за ВМС”, попаднах в рота от истински войници, командвана от Димбата. Три години трупах началнически стаж последователно като командир на отделение (и на областния управител Данчо Симеонов), помощник-взводен и взводен командир в ротата на Цезара. В средата на 80-те години май нашето класно отделение носеше флота на гърба си – осем от всичко десет

дивизиона командвахме съвипускници. Жалко, че деполитизацията отнесе от маринатa качествени кадри. „Наборите" се срещаме и сега. Под знамената с еднакви звания останахме само двамата с Вальо Гагашев.

Първата си длъжност във флота получих благодарение на началника на училището контраадмирал Емил Станчев. Той ме виждаше на любимите си ракетни катери в Созопол, докато не му се явих „по личен въпрос". Бях се оженил в пети курс и не ми се искаше да се разделям със съпругата си – студентка в Медицинския институт, освен това и бременна. Човещината на Валяка ме изпрати във варненския Трети дивизион тралчици – щурман на 38 с командир Петър Атанасов-Рижия и помощник-командир бъдещия вицеадмирал Петър Петров – и двамата добруджанци. Заедно с Николай Николаев общо четирима души, преминали през този кораб, бяхме земляци. Затова, когато след години кръщавахме корабите, той наследи името на историческия си предшественик – „Добротич".

На 38, който по традиция си беше отличен кораб, някак неусетно изминаха седем години – бях още миньор, помощник-командир и командир. След академията в Санкт Петербург две години бях началник-щаб, а после – командир на тралния дивизион. Той не бе любимец на началниците, нямаше година без проверки, но хората служеха всеотдайно, мотивирани и от човешките взаимоотношения. Като помощник-командир на кораб ми се събираха най-много десет нощи у дома за месец. Помня, имах матрос, когото не бях определил да участва в рискованото в някаква степен бойно упражнение „подриваване на плаваща мина". Искаше да скача от борда в корабната лодка, която заминаваше за изпълнение на задачата. Възхищавал съм се от тези момчета, които служеха по три години, наборите се задържаха за бригади поне по три месеца, а се разделяха с екипажите и командирите си с прегръдки и сълзи. Матрос Иванкин от София не бях виждал повече от три десетилетия. Той много се учуди, че му помня името, но още повече от пагоните, които видя на раменете ми: „Старши лейтенант Манушев, как можа да станеш адмирал? Че ти беше добър човек!" Замислих се дали пагоните могат да променят човека…

В морето се случва какво ли не, но по флотски „закон" то не трябва да стига до началниците. Вече бях командир на дивизиона, когато в нормално августовско вълнение от два-три бала изпробвахме „рационализация" на миньора на бургаската база – мрежов трал срещу дънни мини, теглен от два кораба на паралелни курсове. Сигурно не са били съвсем паралелни, защото обтяжка се скъса и се нави на винта – естествено на „моя" кораб, който спря сред морето. Вместо да докладвам, реших да се справим сами. Повиках нещатния водолаз – наборен матрос, и започнах да го инструктирам къде и как да се спусне и какво да направи под кораба. По това, че се разтрепери, разбрах – няма да свърши работа. Виж – беля може да направи. Аз бях влизал под вода, но нямах завършен курс, да не говорим за правос-

пособност. Помощник-командирът Димитър Атанасов, който заместваше отсъстващия си командир на кораб, бе на моето водолазно ниво. Двамата много-много не му мислихме, надянахме апаратите, спуснахме се, освободихме винта. И след плаването не докладвах. Рискът да се издавим бе отстъпил пред опасността да опетним името на дивизиона…

За първи път в демократичния период чествахме 3 март като национален празник. Вдигнахме тържествено флаговете и разцветката под звуците на химна. Купените венци трябваше да положим на паметниците на Ботев и на загиналите руски войни. Можех да заповядам сформирането на почетния караул, но нали времето е друго – предложих, който има желание да участва в шествието, да излезе пред строя. Излязоха трима. Бях потресен. Казах това, което ми дойде спонтанно: „Ако Ботев бе попитал неговите двеста мъже дали биха умрели за България, щяха да излязат всичките. Аз не ви карам да умирате, а да сложите цветя на загиналите. Разочаровахте ме!" Прибрах се разстроен в каютата си и опитах да си подредя мислите. След малко дойде дежурният офицер и доложи, че без команда целият дивизион е строен на пирса за полагане на венци. По централните улици ни освиркваха други, опиянени от демокрацията тълпи. И въпреки всичко мисля, че българщината е жива, тя може да ни обединява в името на възвишени цели…

След 12 години корабна служба и две като заместник началник-щаб на Военноморска база Варна службата ме отведе като заместник-началник на отдел „Бойна подготовка" в Щаба на флота. На тази длъжност имах възможността да видя флота ни от друго ниво и обхват. Преходът ни бе изправил пред различни проблеми, ясно бе, че не може да се очакват нови кораби и системи, но за да се съхрани подготовката, във ВМС продължиха крупните оперативно-тактически и други учения, които изразходваха голяма част от ресурса на техниката. А армията се „отстрелваше" с взводни и ротни учения. Но флотът водеше в евроинтеграционните процеси. В този период общо девет години бях на три длъжности във Военноморска база Варна – заместник-командир, началник-щаб и командир, и една се учих във Военноморския команден колеж на САЩ. Като се върнах, службите, узнали, че си говоря по телефона с военноморския аташе на Щатите, когото познавах от колежа и който ми водеше семинарите по Стратегия и политика в курса, ме заподозряха, че съм американски шпионин. Не знам дали защото много му хвалих България, той бе станал военноморски аташе в София.

Годините като командир на базата ме убедиха, че когато има ресурс за учения и ремонти, професионализмът на командния състав и подготовката на екипажите позволяват изпълнението на всякакви задачи, в това число и в международни формирования. На общофлотско учение през 2002 г. в морето бяха 42 кораба и катери. Буксирахме повредените, но и това е част от флотската действителност. Спомням си, че тогава за първи път подводница „Слава" бе заредена с гориво, вода и хранителни продукти от танкера бунке-

ровчик „Балчик” на море. Тя всъщност за първи път участваше и в рейдови сбор на корабите. На този рейд край Калиакра се водеше активна подготовка, носеха се вахтите, отработван бе пълен комплекс логистично осигуряване. Провеждахме състезания по гребане и риболов в морето и културна програма по крайбрежието. В неделя бе ред на подводничарите да посетят музея в Балчик. На брега ги чакаше микробус. Повиках на свръзка едновременно командирите на дивизиони и попитах кой би спуснал катер, за да превози колегите им във вълнението, което бе около два бала. Нямаше желаещи – било рисковано, на предела на инструкциите и т.н. Казах да останат в ефир, за да чуят следващия ми разговор. Потърсих Наско от рибарското селище „Зеленка” и го попитах може ли да изпълни същата задача. Той каза: „След пет минути съм с мауната на подводницата”. Попитах командирите имат ли да ми кажат нещо. С мълчанието им „говореше” срамът…

Мобилизационният сбор на Брегова батарея „Каваклар” трябваше да завърши с последна в историята ѝ залпова стрелба по морска цел, която се проведе на бреговата батарея „Балчик” (не стреляхме в Каваклар, защото имаше оплакване, че сме счупили няколко прозореца на поредното учение). Запасняците на около 50 години – от последните набори, служили в бреговата артилерия – брадясали, дългокоси, в ухаещи на нафталин шинели, не бяха очарователна гледка и за кметовете на морските общини, които бях поканил на учението. Базовият буксир „Юпитер” бе докарал мишената в полигона, когато се спусна гъста мъгла, после започна пороен дъжд. Не се виждаше на метри. Докладваха, че на пристрелката снарядите са паднали близо до целта, и залповата стрелба започна в ритъм, отмерван по секунди. Ненадейно четвърто оръдие засече на втория снаряд. Ако оставащите осем не се изстрелят в определеното по инструкциите време, цялата батарея няма да получи добра оценка. Случва се… И изведнъж като на кино видяхме как запасняците, прегърнали тежките снаряди, се разбягаха, падаха в калта и отново ставаха, за да ги разнасят по другите оръдия на стотици метри в трескава надпревара с времето. И успяха. Събрах ги, за да им благодаря лично.

И други командири на базата преди и след мен сигурно са изпитвали най-голямото за морския офицер удовлетворение – да командва временно многонационално оперативно съединение, което се случваше по време на ученията от типа „Бриз”. Десет чужди фрегати следваха скромния ни флагман „Смели”. По това време това бе най-голямата корабна групировка в Черно море, по-мощна от целия ни флот. Планирано от български офицери, ръководено на английски език по стандартите на НАТО, всяко такова учение ни приближаваше до пълноправното членство в алианса, доказвайки за пореден път, че нашите военни моряци по професионализъм не отстъпват на чуждите си колеги. Фрегатата „Смели” бе първопроходец в този процес. Разчупихме руската традиция на главата на командира на

кораба да висят по трима адмирали и се доверихме на капитан II ранг Огнян Колев без всякакви наставници да си командва сам кораба при първото българско участие в операцията „Актив Индевър" в Средиземно море. Действията на екипажа предизвикаха възхищението, а после и официалната благодарност на адмирал Улрих – тогавашен ротационен командващ на Южното командване на НАТО в Неапол.

Макар и „надводен" офицер, наред с уважението към всички морски хора, не крия пристрастието и симпатиите си към тези категории, чиято дейност е най-рискова и трудна – подводничари, водолази и специални части. И армията, и страната са в дълг към тях. Четири пъти плавах с подводница. Третият съвпадна с уникална за нашия флот операция, проведена през февруари 2007 г. в Северния Несебърски залив. За пръв път нашият спасителен кораб „Протео" трябваше да окаже помощ на „авариралата" и лежаща на дъното подводница „Слава". Във всички такива учения в историята на подводното плаване спасителят е бил чужд – руски, турски или италиански кораб. Тогава бях заместник-командващ на ВМС и контраадмирал. Решението ми – със спасителния звънец на „Протео" да бъда изведен на повърхността заедно с едно момче от екипажа на „Слава", криеше само едно послание – животът на адмирала и на матроса има еднаква цена…

Длъжността аташе по отбраната на Острова е съвсем различна, престижна и привлекателна, в това число и във финансов план. Наред с отговорността за връзките с Кралските ВМС се чувствах началник на българския „гарнизон" в Лондон. Посрещах, изпращах, развеждах, черпих и осигурявах делегации, командировани и обучаеми. От София разпоредиха да изпратя помощника си, за да посрещне на летище Хитроу поредния „ученик" – някой-си подполковник Георгиев. „Моят" майор бе ангажиран и отидох с колата на летището. Реших, че без табели и бележки, които не отиваха на поста ми, все някак ще позная един български офицер. Зададоха се малкото кацнали пасажери. Най-отпред един едър и забързан мъж отмина, без да погледне встрани. Реших, че не е моят човек. Изнизаха си и другите, а след малко видях „забързания" да оглежда залата. Заговорих го – той бе, и се представих за шофьор на посолството. Подполковникът ме нахока на ход – къде ходиш, защо те няма и други армейски недоволства. Казах му къде ще го карам, да ме търси, ако има нужда, и подадох визитката си. Като прочете „контраадмирал", човекът смени цвят и тон и се заизвинява. Не можел да допусне, че генерал-майор може да посреща подполковник. Така било в армията. Развеждах и това момче по Лондон, каних го на гости, станахме приятели. Но не успях да обикна дипломатическото поприще, защото мислех как да се върна във флота. Когато въпросът стана актуален, не се поколебах за миг година и половина преди края на мандата.

На най-високия флотски мостик преди две години имах амбициите с помощта на щаба и командирите да развиваме българските ВМС, да да-

дем живот на нужните им и буксуващи проекти. Имах и личен времеви „хоризонт" – близо пет години. После дойде кризата и средствата за флота бяха намалени с 40%. Въведохме драстични икономии. За да спасяваме държавата, сами се отказахме от някои придобивки за отделни категории и специфични условия на труд. Май вместо отличници се оказахме наивници в очите на другите видове въоръжени сили. Съсредоточихме се върху приоритетни и реални задачи и ги изпълнихме. Тактическите учения на базите и учението „Бриз" с участие на чужди кораби, държавни и граждански институции бяха много успешни и полезни. Домакинствахме активацията на БЛЕКСИФОР. Фрегата „Дръзки" и базов миночистач „Прибой" завършиха сертификационния процес и са готови за участие в съединенията на НАТО. Предстои през тази година това да стане и с фрегата „Верни" и минен ловец „Цибър". Съвсем скоро ще осигурим бреговото захранване на белгийските кораби, както и ще получим до края на март стотина контейнера много необходими резервни части за тях от Белгия. Надявам се вертолетите „Пантер" да получим през тази година.

Поредна промяна в нормативната база ще ме раздели с флота след около година и два месеца. Опитвам се безпристрастно и реалистично да надникна в неговото бъдеще, да речем, след пет години, когато друг ще го командва, кризата ще е отминала и военните моряци ще имат самочувствието на уважавани и всестранно осигурявани професионалисти в новата архитектура на колективна сигурност, на границата на Шенгенската зона, в защита на интересите на България в морските ѝ пространства. Надявам се по това време нашите ВМС да са усвоили вертолетите „Пантер" и да са получили още два минни ловеца „втора ръка", да е завършила модернизацията на поне две от белгийските фрегати с нови системи оръжие и вертолетни площадки, да имаме пет оперативно съвместими с НАТО кораба – три фрегати и два противоминни кораба, да бъде завършена и въведена в експлоатация системата „Екран" за контрол на морското пространство. Все още да се използват платформите на варненския пункт за базиране, но да има воля и средства за постепенна подмяна на корабите с изтичащ ресурс с ново поколение корвети и малки подводници. Всяка държава има флот, от който се нуждае и който може да си позволи, но се надявам, какъвто и военните ни моряци наистина заслужават.

Бях на последното плаване на „Слава" през декември миналата година. Потопихме се, изплавахме. В подводницата капеше морска вода. Боцманът се опита да разведри обстановката: „Да беше самолет, щеше да духа, а то – подводница. Затова капе!" След шегите бяха снимките, след тях – сълзите. Тези сурови мъже обичаха своя кораб като живо същество, с което им предстои последна раздяла…

Април 2011 г.



НЯМА НИЩО СЛУЧАЙНО...

Капитан далечно плаване
ПЛАМЕН ПРОДАНОВ –
изпълнителен директор
на „Космос шипинг” АД

По мъжка линия съм четвърто поколение варненец – „силна пръчка”. Прадядо ми имал осем синове и една дъщеря. Те и многобройните им следовници формират един социум от търговци, учени, военни, адвокати, чиновници, сред които рехав пролетариат са някой и друг моряк от изпълнителския състав. Най-младият сред братята – дядо ми, бил банков служител и собственик на картонажна фабрика. Във времето, когато във военното окръжие подчертаваха характеристиките на донаборниците с червен и син химически молив, имах късмета, че поне дядо ми по майчина линия бе сред другите, призвани да им вземат властта – ятак на най-големия добруджански партизанин Димитър Добрев, паметник на който е въздигнат в Силистра.

Баща ми е този от фамилията, който пръв свързва цялата си професионална реализация с морето чрез корабостроенето. Иван Проданов-Дявола е известно име в подотрасъла през втората половина на миналия век. Едва на 26 години ръководи най-големия Тръбарен цех във Варненската корабостроителница, прилага нови способи за работа по корабите, израства още повече за три години в Япония, а след това е в екипа, въвел „юнитната” технология (по секции) в българското корабостроене. После подпомага развитието на корабостроителните заводи в Русе и Бургас.

Сигурно не бе случайно, че любимата ми детска игра беше да карам „кораби” в голямото поцинковано корито, в което ме къпеха, че родната „гръцка” махала опираше в морето, край което минаваха летата ми, че покрай бащината професия вкъщи се говореше за кораби, че в първата ми библиотека преобладаваха книги за морски приключения. Всичко това еднозначно предопредели следващата морска крачка – специалност „Корабоводене” в Техникума по корабостроене и корабоплаване. Това, което ми

бе най-полезно и впечатляващо – стажантски плавания до Турция, Гърция и Италия, след време ужаси „спецовете" в казармата. Бяха ме изпуснали в сержантска школа във Велико Търново и за малко да попадна и в ракетно поделение, а вече имах контакти със „Запада"!

Бях курсант на четири месеца, когато в Морското училище се появи (после се разбра – също неслучайно) един медицински документ. След латинските думи имаше заключение на български: „Негоден за висше военно учебно заведение". Което означаваше само едно – изключване! Ако това се бе случило днес, сигурно щях да получа инфаркт. Но тогава бе още по-страшно – умираше мечтата ми! Леката атлетика преди години бе подмамила дископатията, бях годен за плавсъстав, за казарма, но не и за курсант. Сред тях имаше и видимо, и чуваемо много „по-негодни". Странно – точно тогава реших, че задължително трябва да стана капитан. Дори този съдбовен шамар ми „изписа вежди". Постъпих в Параходство БМФ като рулеви, учех задочно в Морското училище, изпреварвах випуска си по стаж на море и практически опит, вървях нагоре по мостика, като удържах преднината на всяка следваща позиция. Накрая „преброихме пилците" с моя приятел и „кръвен брат" Бранимир, с когото сме родени през няколко дни. Станах „капитан далечно плаване" три години преди него…

В морето ми се е случвало какво ли не, но когато изходът е добър, паметта е в състояние да изтрие и щормовете, които си преживял, и пожарите, които си угасил, и засяданията, от които си се измъкнал. Остават все пак куриозите, случаите, които те карат да осмислиш големите истини за морето и човека в него. Бях трети помощник при първия рейс на капитан Георги Нихризов, когато в бурята 1 500-тонният м/к „Клисура" никак не искаше „да вземе завоя" към Варна. И за да не ни обърне вълната, трябваше да се разходим до Калиакра, та оттам да се „спуснем" към порта. Което доказва максимата, че в морето най-късото разстояние между две точки може и да не е правата линия. На картата е друго…

Чрез „Зодиак" бях старпом на капитан Валентин Пожарски на 26 000-тонния м/к „Алфа", с който, тръгнали от Ирландия, пресекли Атлантика, трябваше скоро да пристигнем в пристанище на източния бряг на САЩ. Така и не пристигнахме – 12 денонощия ни подхвърля океанът. Забравихме за нормален сън и храна, машината спира няколко пъти, небето и морето бяха един общ сив хаос, в който се белееха разпенените гриви на вълните. Бях се сраснал с мостика, на който тогава почувствах нещо, което и до днес не е избледняло. Ако сравнително големият кораб бе мидена черупка в стихията, какво бях аз? Прашинка? Пренебрежима „величина". И може би собствената ми незначителност сред могъществото на природата ме караше да се надявам, да се боря, за да оцелея. Заедно с другите 20 прашинки от екипажа…

„Космос шипинг" – акционерно дружество от 2002 г., има своя първообраз в едноименното дружество с ограничена отговорност, учредено на 15 юли 1993 г. във Варна. Тази моя „брегова" реализация има почти толкова продължителна морска предистория – определящ етап на повече от трите досега десетилетия, отдадени на морския бизнес в най-важните му присъщи сфери. Рискът да стартирам собствен морски бизнес бе оправдан от самочувствието и опита, които ми бе дало морето дотогава. В системата на БМФ за 12 години плавах на 12 кораба от рулеви до капитан и имах възможност да погледна на шипинга от друг пеленг – около две години бях технолог в офиса на компанията. На корабите ѝ, поверявани на цяло поколение достолепни капитани, от които имаше какво да се научи, живееха морски традиции и цареше атмосфера на дълг и уважение към професията и екипажа. Ако не се оставиш на „желязото", имаше поле за самоусъвършенстване. Първата му и най-романтична крачка – „свалянето" на слънца и звезди, съвременната техника изпрати в историята. По-важното обаче бе, че годините на море изграждаха капитаните не само като корабоводители, но и като мениджъри, в каквито се превръщаха, слизайки на брега. Дотогава обаче натрупах още около три години полезен опит в „Зодиак морски агенции" – Лондон, и на два от корабите на компанията.

Първата дейност на „Космос шипинг" бе брокеражът и агентирането на морски кораби, първият офис се намираше в административната сграда на Пристанище Варна, а първият назначен щатен служител бе Яна Михова. Днес персоналът на фирмата, без корабните екипажи, е около 80 души, а офисите ѝ във всички черноморски и дунавски пристанища – Варна, Бургас, Русе, Свищов, Сомовит, Лом и Видин, предлагат пълен спектър 24-часови агентийски услуги. През същата тази 1993 г. стартираха и други дейности, които през годините добиха различно развитие.

И до днес ме ръководи един принцип – да правя това, което никой друг не прави, с допълнението – да правя по-добре това, което и другите правят. Историята на „Космос шипинг" потвърждава правотата на алгоритъма, по който тя е създадена и се развива през годините – основните дейности на фирмата взаимно да се допълват, да обслужват самата нея, а нарастващият ѝ потенциал да предлага същите услуги на много по-широк кръг клиенти у нас и по света. Например оперираме, агентираме, ремонтираме и попълваме с екипажи както собствените си кораби, така и на много други корабособственици. Натрупаният професионализъм в морско-транспортната част ни позволява да затворим външнотърговски цикъл, защото развиваме и външнотърговска дейност. „Космос шипинг" е единствената морска фирма в страната, която има и сериозна дунавска съставляваща, историята ѝ пази уникални схеми, дейности и приноси в морската индустрия.

За осигуряване на редовен превоз на стоки от Черно море за Виетнам през 1993 г. наехме лихтери от Украинското дунавско параходство. След

контракта през следващата година нестандартната схема, просъществувала до 1999 г., развихме освен във варненското, и в бургаското пристанище, където бе открит офис на „Космос шипинг". …Този Димитровден преизпълни народното поверие да бъде предвестник на зимата. Бурята вилня цяла нощ, а призори ме потърсиха „по тревога" от Бургас. Нямаше време за обяснения – вълните бяха откъснали и четирите лихтера. Тръгнах веднага. Край Поморие морето искаше да измие магистралата. Първата панорама на Бургаския залив, която се откри пред очите ми, щеше да ми спре сърцето. Лихтерите – трите пълни и един празен, бяха разхвърляни на стотина метра един от друг в дъното на залива току пред циганската махала близо до брега. Заседнали окончателно, те приличаха на вълноломи – вълните величествено се разбиваха в тях. Не че не беше красиво, но повече ме вълнуваше съдбата на товара – общо над 3000 тона цинк, медни катоди и катанка, химикали и стругове.

Всичко това чакаше лихтеровоза, за да отплава за Карачи. Но дочака вятъра и вълните да накъсат швартовите като конци. В същото време портовите буксири помагаха на други два бедстващи кораба. В този момент сякаш искаше да ме смачка огромната отговорност за изхода от ситуацията, в която товародател, корабособственик, застраховател, спасител и т.н. имаха своите функции и интереси. „Космос шипинг" можеше да загуби най-много – една уникална и ефективна морска транспортна схема. Плаващият кран не достигна до лихтерите поради газенето. Буксирите не биха ги и помръднали. Качихме пожарна машина да изпомпва водата, претоварихме по неколкостотин тона, колкото да се отлепят баржите от дъното. Една по една ги извлякохме, а и товарът бе спасен… В морето не бях преживявал такова напрежение, което ме обзаведе със стресници. Но пак морето го създаде, а после се смили. Дали беше случайно?

През 1994 г. във фирмата създадохме направление „Морски транспорт" за корабен мениджмънт, чартъринг и оперираме. По договор за мениджмънт първите оперирани кораби бяха 2 100-тонният „Сосновка" и 4 100-тонният „Д. Кантимир". Оттогава досега фирмата е оперирала десетки (четири собствени) морски кораби – многоцелеви, за насипни и генерални товари и контейнеровози, плаващи практически по всички дестинации на Световния океан.

Създаденият през 1995 г. Търговски отдел, насочен към търговия с метали от Русия и Украйна, дървесина за България и Близкия изток, бързо съсредоточи усилията си извън страната. Външнотърговската дейност, чиито главни позиции са металите, химическите и енергийни продукти, има вече традиционна география на дестинациите – Украйна, Русия, Грузия, Румъния, България, Турция, Гърция, Египет, Албания, Италия, Испания, Алжир, Обединените арабски емирства, Сирия, Израел. Транспортирането на 70% от търгуваните стоки по море със собствени или наети кораби зат-

варя търговския цикъл (придобиване, осигуряване на транспорт, продажба), гарантира сделките и авторитета на „Космос шипинг" като надежден партньор на международния пазар.

Новото направление „Речен транспорт" стартира през 1996 г. дейностите корабно бункероване и агентиране по река Дунав. Като първа бункер компания по реката „Космос шипинг" е основен дистрибутор на „Нефтохим" – Бургас, а по-късно на „Лукойл – Нефтохим" АД и на „Нафтекс петролиум България" АД. Дейността обхваща основните точки за бункер по долното течение – Видин, Сомовит и Русе, като включва и допълнителни услуги – доставка на корабни масла, резервни части и др. През 2004 г. наехме и въведохме в експлоатация самоходен бункеровчик 520-тонния моторен танкер „Гривица 4", през 2005 г. – втори самоходен бункеровчик, 535-тонния моторен танкер „Гривица 3", а през 2006 г. закупихме новопостроената 1 474-тонна танкер-баржа „Марица". Развитието на бизнеса с повече от 65 корабособственици и оператори на речни кораби наложи да се отделят дейностите на направление „Речен транспорт" – бункероване, агентиране и опериране на танкерен флот, и да се съсредоточат в учреденото през 2006 г. „Космос енерджи" ЕООД със седалище във Варна и офиси в Русе, Свищов, Сомовит, Видин и Бургас.

Към драгирането отношението ми е по-особено. Още в Морското училище нещо като хоби бе интересът ми към морската лоция, познаването на морските седименти, дълбочините, солеността, водната динамика. Има някакво предизвикателство в това да правиш нещо, което не се вижда, а е много важно за пристанища, канали, кейове и т.н. Добрият екип ни позволи, без да разполагаме с драгажни кораби, да печелим конкурси за значими проекти, да наемаме подходящи чужди специализирани съдове и да менажираме драгажни дейности у нас и в чужбина. В актива на фирмата са рехабилитацията на канал 1 (море-езеро) във Варна през 1996 – 1997 г., на канал 2, свързващ Варненското и Белославското езеро, както и на Пристанище Балчик – през 2001 г. Още по-сериозна задача в качеството на основен изпълнител в периода 2002 – 2004 г. бе удълбочаването на акваторията на Пристанище Ашдод, Израел, и насипването на издрагирания материал (1 300 000 кубически метра земна маса) за изграждане на нови кейови стени. През 2004 г. „Космос шипинг" бе подизпълнител на японската фирма на драгажните работи по разширението на Пристанище Бургас. Изградената джойнт-венчър фирма с холандската (една от трите най-големи в света) драгажна компания VAN OORD DREDGING MARINE CONTACTORS работи повече от три години.

„Космос шипинг" има вече 13-годишен опит в менинговата дейност. „Пробив" на компанията е, че първа осигури български моряци за корабите на ZIM INTEGRATED SHIPPING Ltd. (Израел), набирали сме изцяло български екипажи за супертанкери. В момента посредничим за набиране на

екипажи (общо над 800 души) на повече от 100 кораба – контейнеровози, за насипни товари, ро-ро и пасажерски кораби. Освен за офицерски и изпълнителски състав, от 2004 г. посредничим при набирането на хотелски и кетъринг персонал за океански и речни пасажерски кораби, частни и наети яхти на престижни компании и собственици.

„Космос шипинг" е сред учредителите на Българската морска камара, Българската асоциация на корабните брокери и агенти, Българската асоциация на корабособствениците, от 1997 г. членува в BIMCO, а от 2000 г. – в Международната бункер асоциация. От 1998 г. фирмата въведе сертифицираната от Бюро Веритас система за управление на качеството, а от 2002 г. работи в съответствие с новите изисквания на ISO 9001:2000. Още от създаването си „Космос шипинг" е генерален корабен агент на Украинското дунавско параходство – Измаил, във всички български морски и речни пристанища.

Дългогодишното партньорство на фирмата с Украинското дунавско параходство, реномето ѝ на надежден и коректен партньор във външната търговия с тази страна получиха високо признание. Дейността ѝ по някакъв начин е вплетена в създадената през 2003 г. Българо-украинска стопанска камара, а от 2004 г. изпълнителният директор на „Космос шипинг" като физическо лице е представител на Украинската търговско-промишлена палата в България. Затова и емблемата на палатата е на нашата сграда.

Преди няколко години „Космос шипинг" бе на финалната фаза на преговорите за строителство на два 21 000-тонни кораба с финансиране от американската компания „Катър пилър файненс" (с офиси в Хамбург и Лондон), закупила немските корабни двигатели MAG. Не се договорихме за крайната цена, но полза все пак имаше. БМФ влезе в „кожата" на „Космос шипинг" и готовата схема за строителството на корабите бе реализирана от „Булярд корабостроителна индустрия" АД с целия пропулсивен комплекс на MAG, който ние практически „вкарахме" в България.

На определен етап от своето развитие, когато това стана възможно (със собствени средства) и необходимо, „Космос шипинг" придоби качество и на корабособственик. Първият собствен 2 600-тонен моторен кораб „Деница" бе еднопалубен, за превоз на насипни товари, придобит през ноември 2000 г., под български флаг, експлоатиран в Черно и Средиземно море и в Далечния изток до ноември 2003 г. Вторият, 3 800-тонен моторен кораб „Виктор", бе двупалубен многоцелеви, за превоз на генерални товари и контейнери, придобит през април 2001 г. След класов ремонт и регистрово освидетелстване от БКР бе експлоатиран до април 2006 г. също под български флаг. След продажбата им корабите продължават да носят имената на моите деца.

Съответно през февруари и март 2007 г. за първи път с банков кредит „Космос шипинг" придоби два еднотипни 25 000-тонни кораба за насипни

товари – „Калиакра” и „Емине”. Това събитие можеше да се случи и много по-рано, ако се бе намерила банка, която да отпусне необходимия кредит. През същата година за риска да купя двата кораба „в навечерието” на кризата получих наградата за морски бизнес на Българската морска камара в категорията „Корабоплаване”.

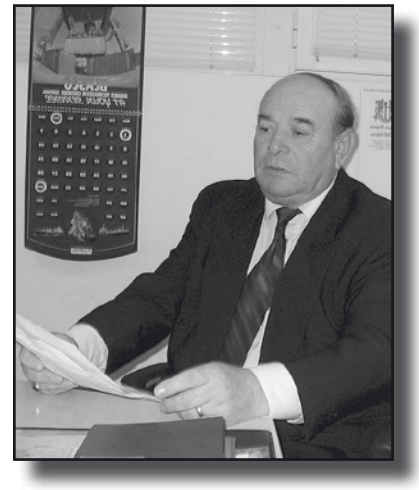
Проблемът с кредитирането е от един много по-голям и тъжен списък с общ знаменател – състоянието на морската индустрия като функция от адекватно законодателство, държавна подкрепа, банково доверие, световни тенденции и европейски стандарти. Що се отнася до „Космос шипинг”, фирмата има дълъг и поучителен опит, в който се преплитат риск, творчески подходи, навлизане в нови сфери, преследване на реални цели на основата на главния капитал – мотивиран и високопрофесионален екип, и благодарение на добрия мениджмънт като гаранция за успехите. Въпреки трудностите, които преживява целият морски бизнес, имаме решимост да развиваме шипинга. Структурата на „Космос шипинг” е мащабно намалено и ефективно параходство. Неговото бъдеще са нови кораби в сегмента от 20 до 40 хиляди тона, които се доказаха като гръбнак на световния флот и са най-малко уязвими от инфлационни и конюнктурни заплахи.

…Кризата ни създаде огромни затруднения, по основните икономически показатели „върна” дружеството поне пет години назад, но за общата болест на бранша нашето лекарство е добрият мениджмънт. В основата му са мотивирани и качествени кадри като Маргарита Янева, Златина Коджабашева, Валери Вълчев, Галин Генков и др. – ръководители на основните направления, които вече 12 – 15 години работят всеотдайно в „Космос шипинг”, където всъщност са започнали кариерата си. Може и да е нетипично, но не е случайно, че именно в годините на кризата нямаме уволнен човек от персонала, корабите ни плават, имаме свои понтони в Русе, „Космос енерджи” утвърди позициите си в Украйна и Австрия, намери пазари наскоро и в Сърбия, през 2010 г. бе създадено последното съставно дружество – „Космос ейджънси”, което обедини менинга и морското агентиране, менинговата и туристическата ни дейност се разраснаха чрез нови офиси и в София през тази година.

…Накъдето ѝ да плава „Космос шипинг”, никога няма да забравя първите кораби, на които аз плавах – „Васил Друмев”, след него – „Персенк”. Старши помощник-капитан на кораба тогава бе Александър Арабчев. След 34 години в плавсъстава на Параходство БМФ днес той е капитан на мой кораб. Няма нищо случайно…

Август 2011 г.

ПРИСТАНИЩЕТО – ВРАТА КЪМ СВЕТА



Инженер
ПЪРВАН МАРКОВ

През февруари 1967 г. шестима випускници на Одеския институт за инженери за морския флот бяхме разпределени за Пристанище Варна. Аз бях единият от тримата със специалност „Експлоатация на флота и пристанищата". По онова време в порта инженерите не превишаваха и половин дузина. Само двама-трима българи в страната имаха диплом на Одеския институт. Затова пък в пристанището, на което директор бе Васил Терзиев, а негов заместник по експлоатацията – Стоян Паунов, важна роля играеше средният технически кадър – хора с голям практически опит. Новоизлюпените инженери се надявахме на някакви началнически длъжности, но се оказа, че започваме работа на смени от най-ниското управленско стъпало – дубльор-стифадор. После разбрахме, че първоначалното ни разочарование е било напразно – резултатите от това мъдро решение, продължило само два-три месеца, пронизваха целия ми 23-годишен стаж на всички следващи длъжности в пристанището. А първите крачки в него направих с помощта на стифадорите Никола Диков (към него бях „зачислен") и Станчо Попов. Те ни учеха кое къде се намира в пристанището, каква е спецификата в начина на работа (тогава още нямаше писани технологии), вниквахме в практическата същност на товаро-разтоварния процес. Стифадорите си разбираха работата, бяха бивши докери, завършили задочно Техникума по корабостроене и корабоплаване.

Повече от година бях старши стифадор – ръководител на група стифадори, след което ми бе поверен сектор „Складово стопанство" в отдел „Складово-експедиционен". Всъщност тази длъжност ме „въведе" в търговската дейност на пристанището, в „търговската обработка" на товарите. Докато стифадорската работа, касаеща претоварния процес, бе по-близка до институтското ми образование, търговската дейност, въпреки изучаваните

общи принципи и изисквания, се подчинява на националната правна база, процедури, други документи и т.н. Този период – краят на 60-те години, бе характерен с фактическото въвеждане в експлоатация на Пристанище Балчик, изграждането на складовата база („Сухото пристанище") във Варна, с функционирането (и разпадането) на икономическата групировка „Тексим". Ръководството ѝ в условията на плановата икономика показа пазарно мислене, смели решения, отваряне към света. Групировката за пръв път вкара в страната големотонажните камиони „Волво", което се отрази и на работата на пристанището, което бе част от нея. Самото пристанище се развиваше много динамично – вече бе построен мол А, кейовите места бяха увеличени двойно, но все още се усвояваха и насищаха с техника. Съответстващо коловозно развитие доби и Товарна гара Варна.

В продължение на около пет години бях трети по ред началник на един сравнително нов отдел – „Координация, планиране на производството и анализ". Той бе „дясната ръка" на експлоатационния заместник-директор. Тогава нямаше търговски отдели и съществуваше практика ежемесечно в Министерството на транспорта да се съгласуват обемите между търговските централи и транспортните организации, което трябваше да осигури изпълнението на валутната програма на страната. Поради големите обеми на превозите по-важно и предшестващо съгласуване, прерастващо в планове и графици, течеше два пъти годишно в смесената руско-българска транспортна комисия.

След около шест години бях назначен за заместник-директор по експлоатацията, а след още толкова оглавих Пристанищен комплекс Варна. Негов директор бях от 1981 до 1990 г. – последните от предишния социално-икономически период. За повече от две десетилетия пред очите ми, а и с моето съпричастие пристанището се подчиняваше на тогавашната геополитика, характер на стопанския живот и управленски механизми, боледуваше и се развиваше, беше органична съставна част от икономиката на морския град и транспортната система на страната. През годините първо в него се внедряваха и се сменяха поколения пристанищна техника и съоръжения, раждаха се технологии, увеличаваха се кейовите места. За мен приоритет бяха комплексната механизация на ръчния труд (при насипните товари тя достигна 97 – 98%), изграждането на Пристанище Варна-запад, развитието на контейнерната технология. Варненското пристанище се превърна в комплекс от четири съставни звена (Изток, Запад, Балчик и ТЕЦ) със собствен портови флот.

Днес може да изглежда странно, но тогава пристанището живееше с ритъма на петилетките и „насрещните" планове, съревнованието и наставничеството, влизаше и излизаше от мегаикономически групировки, нямаше дори собствени сметки, а обемите, цените, производителността на труда се съгласуваха от районно чак до министерско ниво. Самият производствен

процес бе несравнимо по-труден и интензивен, особено в кампанийните „битки" за изпълнението на все по-високия годишен план през последните тримесечия. Незабравимите спомени от този период са характеристика на времето, възел от стотици достойни човешки съдби...

През 70-те години не бе висока производителността при работа с т.нар. генерални (бройни) товари. Създаваше се сложна организация – през една и съща смяна се използваха различни видове техника, която си бе „комплект" с шофьора, имаше непроизводителни престои, трудна координация. Тогава в „побратимения" Иличевск вече се бе родила комплексната бригада на докера-механизатор, депутат във Върховния съвет на СССР, Анатолий Барановски. В бригадата му от около 45 души, наред с докерите, имаше механизатори, усвоили и получили документи за експлоатация на мотокари, трактори, вилкови товарачи, кранове. Тяхната взаимозаменяемост на предоставяната на бригадата техника даваше висока производителност на смяната. Ние изтеглихме добри работници от механизацията, обучихме ги, дадохме им машини. Двете ни комплексни бригади наброяваха по около 20 души. Резултатите им впечатлиха и самия Барановски, който гостува в пристанището да види какво сме направили от неговия почин. Нашите хора пък бяха в Иличевск. Впоследствие комплексни бригади създадохме и в Пристанище Варна-запад.

Първият кораб, обработен там, бе „Оборище". Корабите влизаха в езерото само по единствения тогава („стария") плитък канал. Затова бе създадена специална сравнително сложна технология за тяхното „облекчаване" в Пристанище Варна-изток. Прокопаването на новия канал реши кардинално този проблем.

Никаква романтика не влагам в използваното по онова време словосъчетание „трудов героизъм". Това си бе тежка, изтощителна и интензивна работа на стотици хора, тогава – предимно на докерите. В гонитбата на плановете и задачите обемите достигаха на месец по 30 хиляди тона сода, 30 хиляди тона карбамид, 15 хиляди тона цимент. Като изключим форсмажорните обстоятелства, се падат по около 3 хиляди тона товари на ден – в торби, на ръце! Регионалната транспортна система фактически ознаменува края на ръчния труд при обработката на сода. От Новия содов завод в Девня чрез система от транспортни ленти и естакада содата отиваше направо в хамбара на кораба в Пристанище Варна-запад. Създадени бяха склад и комплекс за обработка на карбамид, както и инсталации за товарене на насипен цимент. Появиха се машини, които се спускаха да работят и в хамбарите. Няма да забравя 1987 г., чийто рекорден товарооборот на пристанището от девет милиона тона (заедно с ТЕЦ-Варна) бе подобрен едва през миналата година.

„Грижата за човека", която тогава си беше партиен лозунг, в Пристанище Варна имаше конкретни практически измерения. Безплатното об-

лекло и храна, премиите, целевите награди и надбавките за извънреден труд, които и тогавашните профсъюзи отстояваха, си бяха в реда на нещата. В рамките на обединението, заедно с другите предприятия, то имаше сериозна жилищна програма. „Пристанищните" десетина блока никнеха в различни райони на града, имахме и общежитие. Система на взаимозаменяемост на базата осигуряваше лечение и почивка в страната. Почти задължително младите хора завършваха средно образование в специално сформирани паралелки с наети учители. Функционираше Професионален учебен център, провеждаха се състезания по професии, „трудовата нова година" настъпваше няколко месеца преди календарната (за бригадите, които са си изпълнили плана), честването бе „по цялата схема". Младежите сами си направиха Клуб за естетическо възпитание и кегелбан, в пристанището бе втората в града, модерна за времето си видеотека. Изпращането в пенсия бе достойно и за всички, а пенсионерите ни ходеха по екскурзии в страната. Отбелязвахме заедно Деня на транспортния работник, всички други празници, на пикник се събирахме над 500 души със семействата. По линия на „самозадоволяването" БМФ имаше зеленчукова градина, а пристанището – свинекомплекс. Разбира се, прасетата ни създаваха повече проблеми от товарите.

Пристанището наистина бе „врата към света". Голяма част от оборудването на предприятията от града и региона (а и за страната) мина през тази врата. Налагаха се нестандартни решения, уникални операции. Каква синхронизация например е необходима между два 100-тонни плаващи крана, които заедно трябва да разтоварят непосилния за всеки от тях 200-тонен трансформатор за енергопреносната система на страната? Или размяната без разглобяване на 10-тонни електрически кранове между Пристанище Варна-изток и ТЕЦ-Варна с помощта на три плаващи 100-тонни крана – двата вдигат електрическия кран, поставят го на палубата на третия, плават заедно, а на новото място – по обратния ред.

И все пак работата с хората е по-трудна от тази с машините. Имаше една „мода" всяка година да се съкращават по 10% от административно-управленския персонал. Колкото и да криеш незаети длъжности, колкото и да прехвърляш пенсионираните в графата на съкратените, все идва време да се изправиш срещу конкретния човек и да му кажеш: „Ти си наред." Това ми е било най-тежко. Така беше и с прехвърлянето на контейнерите от „изток" в „запад". Всички работници са съкратени, а после в разговор с всеки обясняваш какво и как е възможно да стане. Успяхме да „спасим" почти всички. Единици напуснаха пристанището по собствено желание.

Пристанището израсна пред очите ми. Когато постъпих, в него имаше десет кея, когато напуснах, комплексът имаше четири съставни пристанища. В началото докерите бяха 1200, другите специалисти – несравнимо по-малко. През 80-те години, които за мен се оказаха най-трудни (не

само защото бях директор) – станаха най-много промени: навлизаше нова техника и технологии; 17-о място фактически завърши един важен етап от развитието на Пристанище Варна-запад; персоналът намаля, но с друга структура (700 работници, 600 – Портови флот, 200 механизатори и т.н.); товарооборотът нарасна значително. При кампаниите за износ на зърно на ден се обработваха по осем-девет хиляди тона. Автомобилните предприятия мобилизираха около 500 машини.

През последните години, когато бях директор, въпреки характерната централизация, започнаха да си пробиват път и някои пазарно-демократични механизми. Минаха си по реда „колективът – собственик и стопанин", изборните длъжности на ръководството и директора, стопанските съвети, общите събрания, какви ли не реорганизации. Зададе се и известна стопанска самостоятелност, която донесе т.нар. Указ 56. Затова мисля, че преходът към пазарна икономика в пристанището в някаква степен бе улеснен от процеси, които зрееха и времето изискваше далече преди да е настъпил. Сега забелязвам, че новата нормативна уредба в някаква степен отново възвръща централизацията на пристанищната дейност. Посрещнах и първата стачка. На черната дъска с тебешир и гъба, със счетоводни документи и сметки обяснявах, че при този начин на работа не е възможно еди-коя си заплата да стане еди-колко си лева. Мисля, че бях разбран, но аз самият не бях убеден, че може чисто пазарни лостове да заменят доверието като основен принцип в работата ми с хората. Оказа се, че може. Най-достойно бе на общо събрание да обявя решението да се оттегля. От пристанището имам само добри спомени. Не минава седмица, без да вляза в него. Традиция е всяка година днешното ръководство и бившите директори да се срещаме около Никулден. Независимо от политическите ни „цветове", обединява ни то – нашето пристанище…

Май 2007 г.



СРЕД ЛЕДОВЕТЕ НА АНТАРКТИКА

РУМЕН ГРОЗЕВ –
випускник
на ВВМУ „Н. Й. Вапцаров”

Точно преди година въобще не бих допуснал, че завършил Морското училище по специалност „Корабоводене за гражданския флот”, ще направя първото си „дипломирано” плаване не на борда на търговски кораб, а с яхта през целия Атлантик и по стъпките на белгийския мореплавател капитан Адриен дьо Жерлаш, който точно преди 110 години изучава неизследваната дотогава Антарктика. В международния екипаж на борда на 250-тонното корабче „Белжика” има две известни по-късно имена – лейтенант Раул Амундсен – бъдещият откривател на Южния полюс, и доктор Кук – претендентът, че преди Пири е стигнал до Северния полюс. Една от най-дръзките и тежки изследователски експедиции, подготвяна три години, продължава повече от година, завършва без двама души, трети полудява, но се превръща в национална гордост за Белгия, оставила името си в комплексните изследвания на полярния Юг.

Главен спонсор на съвременната експедиция, подпомогната от още 26 фирми, бе белгийската компания „Юронав” – собственик и оператор на океански супертанкери (притежава два от четирите най-големи в света), чиято средна възраст е шест години. В експедицията участвахме седем души (четирима белгийци, двама американци и един българин) – ръководителят Дикси Дансеркьор, шкиперът Мишел Тордоа, операторът Трой Хенкелс (САЩ), фотографът Лаурент Дик (Швейцария, САЩ), специалистът по връзки с обществеността Петерян Кемпик, аз бях първи помощник на шкипера, а Франс Думен – втори помощник. За последните две длъжности бе организиран сложен международен конкурс сред морските училища на четири държави – Белгия, Франция, Гърция и България – тези, чиито офицери плават на танкерите на „Юронав”.

След първия кръг на конкурса – подробно мотивационно писмо на формализована бланка на английски език, до втория кръг бяха допуснати общо 33 души, сред които осем от България. Той представляваше обстойно интервю с комисия, след което за Белгия заминахме общо 10 души, като от България бяхме с Васил Ангелов. Разделени на две групи по петима души, по два дни изпитателно плавахме с шкипера на борда на яхтата „Юронав Белжика". След като се върнах в България, ми бе съобщено, че в резултат от анализа на цялата всестранна информация за кандидатите, класирането в интервюто и практическите качества, показани на море, комисията е определила мен за първи помощник на шкипера. Втори помощник бе също випускник на белгийската морска академия.

Яхтата „Юронав Белжика", назована едновременно на компанията – спонсор и на корабчето, осъществило експедицията на Жерлаш през 1898 – 1899 г., дълга 15 метра, метална, произведена във френската корабостроителница „Кароф Дуфлос", бе съоръжена с всички най-съвременни навигационни и комуникационни средства, спасителен плот, на борда ѝ имаше още две плавателни средства – кану и моторница с извънбордов двигател. От Антверпен тръгнахме на 15 септември само трима души – шкиперът, аз и вторият помощник, т.е. тези, чиято отговорност бе предимно навигацията, състоянието на яхтата и работата на борда. Естествено имахме задачи и на брега, по-скоро на леда.

Първата част на приключението, продължило всичко около пет месеца, отнела десет седмици, бе преходът до Ушуая, Аржентина – най-южния град на света. Плавахме само на ветрила. Всеки от тримата носеше по две четиричасови вахти в денонощието. Имах достатъчно време да осмисля всичко, което се случваше. Давах си сметка, че трябва да представя не само себе си и Морското училище, но и страната си, за чужденците известна почти само покрай Христо Стоичков. Разказвах предимно за себе си – че съм син на морски офицер, впоследствие и мой преподавател в училището, че живея в красив град на брега на Черно море, в което за пръв път са ме потопили с надуваем детски пояс, че съм се обучавал по магистърска програма, по време и дълбочина надхвърляща изискванията на Международната морска организация за морското образование. Не пропуснах да се похваля с морския си актив – летен лагер за гребане и ветроходство, участие в регати, плаване с учебния кораб в Черно море, участие с ветрохода „Калиакра" в морски фестивал в Турция и в честването на 200-годишнината на Трафалгарската битка в Англия, петмесечен кадетски стаж на автомобиловоз. Освен дипломиран навигатор, бях завършил и леководолазен курс, имах сертификати за корабен радиооператор и по търсене и спасяване, ориентирах се добре в метеорологията, учех другите на морски възли...

Около Екватора делфини се заиграваха край изпадналата в безветрие яхта. Изпитах непреодолимо желание да съм част от тази компания и ско-

чих във водата. Умните животни притихнаха, явно прослушваха водната среда със сонарите си или разговаряха по техния си начин. Изглежда, ме прецениха като приятел, защото продължиха спокойно играта си. Имах чувството, че ще ми позволят да ги докосна, защото бях на метър-два от тях, и се върнах на лодката за плавници и маска. В това време си бяха отишли... Поразклатиха ни „ревящите 40 градуса" – при вятър около 30 възла цяла седмица се движехме по лодката на „четири крака".

В Ушуая към нас се присъединиха ръководителят и останалите трима членове на екипажа – хора с богат опит в полярни експедиции. Отговорът на шеговития въпрос, отправян към новобранеца в подобни експедиции: „Защо белите мечки не ядат пингвини?", обяснява етимологията на наименованията, които често се бъркат, дори в медиите. От старогръцки арктикус означава бяла мечка. В нейна чест и защото тя живее там, Арктика се нарича северната полярна област на Земята. Името на южната полярна област се образува с една отрицателна представка, защото се намира на противоположния край на света и защото там бели мечки няма. Но пък има пингвини, които ги няма на север. Антарктика е определена полярна географска област, а Антарктида е континент, който влиза в нея. Не е вярно също така, че сме били на Южния полюс. Той е точка, в която мислената ротационна ос на Земята пробожда нейната повърхност в южното полукълбо, по-точно в Антарктика, още по-точно в Антарктида и най-точно – в Полярното плато на 2 800 метра надморска височина, на която е измерена и най-ниската температура на Земята – минус 89,2 градуса по Целзий.

Докато чакахме да спре едно обезпокоително спадане на налягането, отбелязахме Коледа в аржентинския град и се отправихме на плаване. Само на платна пресякохме протока Дрейк, навлязохме в протока Жерлаш, появиха се първите айсберги. Ледовете ставаха все повече, маневрирахме с двигател. Пред континента бяхме точно на 1 януари т.г. Повече от 20 пъти заставахме на брега му в интерес на целите на експедицията – наблюдение на протоците, морската и крайбрежната среда, сравнителни снимки (с дистанция от 110 години), наблюдение на животинския свят – предимно китове, пингвини и тюлени (леопардовият е хищен) от гледна точка опазване на най-уязвимата и деликатна природа на Земята при нулево негативно влияние върху нея от нашата собствена експедиция.

По същото време, в същия район, потъна пътническият кораб „Експлорър". На никого на борда на яхтата не му мина през ума, че подобен риск грози и нашата малка лодка. Коментирахме само последиците от такъв инцидент за околната среда, интензивно експлоатирана за туристически цели.

Преминаването на Полярния кръг ознаменувах с една постъпка, която обяснява, че при подходяща мобилизация в името на съществен мотив човешкото тяло може да приеме много големи предизвикателства. В моето си Черно море не се чувствам особено комфортно, ако водата е под 20 гра-

дуса. А скочих от лодката и фактически „преплувах" Полярния кръг при температура на водата около два градуса. При това гол, без херметически изолиращите тялото костюми, които имахме на борда.

Експедицията ни срещна с невероятната бяла красота на айсбергите, учуди ни доброжелателното любопитство на полярната фауна, даде възможност да се използват малко странни за придвижване в тези сложни условия средства – уиндсърф и особено кайтсърф (летящо крило). Стараех се да изпълнявам основните си задължения на яхтата по „морската част", но се пробвах и в готвенето, в ремонта на една центробежна помпа, дори в това, което ми е най-непознато – катеренето в ледовете. Бях горд, че Трой Хенкелс повери на мен асистирането при „излитането" му с кайта. В голяма степен от успеха на тази сложна и прецизна операция зависеше животът на американеца.

Плаването на „Юронав Белжика" има не само юбилейно-пропаганден характер и принос за защита на природата в южната полярна област. То имаше за цел да експериментира и възможностите на най-новото поколение сателитна комуникационна техника в тези ширини. Между впрочем и другите членове на екипажа ще преминат курс на тренажора GMDSS в Морското училище, какъвто и аз съм завършил под ръководството на баща ми.

Около и на континента Антарктида прекарахме пет седмици. Интересно ни беше на украинската изследователска база „Академик Вернадски" – осем учени и шестима обслужващи специалисти, само мъже, работят с едногодишен мандат. Закупили базата за един паунд от англичаните, украинците още изплащат апаратура за милиони, но се изхитрили от останалия сред преустройството дървен материал да построят най-известния на материка полярен бар. Заведението, често посещавано от туристи, доплавали до тези ширини с пасажерски кораби, има своята постоянна промоция – чаша безплатно вино срещу сутиен. Най-атрактивните екземпляри украсяват интериора, във фондовете на бъдещата експозиция са пълните кашони. Тук е най-южният магазин за сувенири в света. Украинците изпяха своята песен, посветена на България, спомниха си за Георги Димитров и попитаха какво стана с мавзолея му в София.

„Юронав Белжика" имаше планирана среща в Антарктика с бившия ледоразбивач „Полар Стар" – сега преустроен пасажерски кораб. От общо 100, 60 места бяха закупени от собственика на „Юронав" и спонсор на експедицията за бизнес партньори и приятели. На двучасово плаване на яхтата освен милиардера Марк Саварес бяха правнукът на Жерлаш, принц от датското кралско семейство, някакъв ветроходен деятел и изпълнителният директор на „Юронав". Първият му въпрос към мен бе дали ще приема да плавам на танкерите на компанията. Обещах му с едно условие – след като завърша магистратура по морско право на Острова...

Април 2008 г.

PS. За приноса му в успешното и безаварийно плаване на експедицията в тежки хидрометеорологични условия на дистанция повече от 9100 морски мили и като първи български мореплавател, достигнал брегoвете на Антарктида, Румен Грозев бе удостоен с преходната награда „Златен глобус" за най-добро българско ветроходно постижение през 2008 г. След едногодишно обучение по корабен мениджмънт в университет в Нюкасъл, 6-месечен кадетски стаж на кораби на „Юронав" и месец работа в офиса на компанията, той е назначен за вахтен офицер на супертанкера FELICITY (построен през 2009 г., дължина 274 м, 147 667 dwt). Между плаванията участва в състезания по кайтсърфинг.



ДОВЕРИЕТО ЗАДЪЛЖАВА



Инженер **СЕРГЕЙ ВАСИЛЕВ** –
съсобственик на „Сени” ООД
и председател на Асоциацията
на корабните снабдители

Роден във Варна в семейството на дослужил до пенсия във ВМС старшина, прекарал детство край морето, завършил „Навигация” в най-престижния тогава Техникум по корабостроене и корабоплаване, видял „свят” – Турция, Гърция и Италия, на борда на учебния кораб „Г. Димитров”, нямах друг избор, освен да кандидатствам в Морското училище. Избрах „Корабни машини и механизми”, защото според „семейния съвет” и тогавашното обществено мнение капитанството е само в морето и до време, а машинен инженер е професия за цял живот и на брега.

В съответствие с прякора му, под командването на Валяка в училището царяха ред и взискателност, които превръщаха прескачането на оградата на юг и на канала – на север, в опасна свободно избираема дисциплина, паралелна на иначе напрегнатия и сериозен учебен процес. Впоследствие уважаван флотски механик, тогавашният ни ротен командир бе едва капитан-лейтенант с прякор Каубоя, тъй като поради ниския ръст кобурът на пистолета му се мотаеше току-до коленете. Още от сутринта той записваше на цигарената кутия дребните нарушители с намерение да ги одруса пред строя, до обяд я изпушваше и хвърляше, с което ни се разминаваше възмездието.

Все пак веднъж то ме споходи. Днешният шеф на Портови флот 99, тогавашен дежурен по батальон, капитан-лейтенант Кожухаров, доведе при мен в качеството на началник на караула някакъв провинил се курсант, чиято съдба щяла да се решава сутринта. Сутринта обаче в караулното първи влезе началникът на политотдела. Съвсем го бях забравил неуставно наказания арестант, който едва пред началството се излюпи от нара. На свой ред аз влязох за три дни в ареста, че и ходих остриган в края на четвърти курс.

Две полезни работи свърших в училището. Изучавах английски език и се явих на държавен изпит заедно с навигаторите, за които той бе задължителен. А дотогава участвах в съставянето на технически английско-български речник. Особено в последните години чуждият език е важна съставляваща във фирмените дела. Избрах си дипломна работа по снабдяване на военни кораби, разработена по публикации за ВМС на САЩ, а след години се оказа, че именно и с това ще се занимавам.

Трима души без връзки от третото класно отделение получихме назначение в Танкерния флот – аз като четвърти механик на 16 000-тонния „Марица". Ентусиазирано се включвах в цялостната работа в машината, завирах се в сантините, всичко ми бе интересно. Изглежда, съм заслужил доверието на шефа, защото, плавайки предимно в неговия екип, стигнах до втори механик. Иван Илиев днес работи в техническия сервиз на „Сени", което говори, че доверието между нас, проверено през годините, е взаимно.

Бях трети механик, когато, планиран за 20 дни, ремонтът на машината в Малта се проточи два месеца. Доволен от съвместната ни работа, строителят от завода реши „да почерпи" ръководството на кораба с една разходка с кола из острова. Излезе ми късметът, защото шефовете не проявиха интерес. По тогавашните правила не бе възможно самостоятелно слизане от кораба, поради което заедно с втория механик се потопихме в историята на малтийския рицарски орден и красотата на иначе каменистото парче земя в средата на Средиземно море. Валета се оказа последното пристанище на старпома, покосен от инфаркт.

Кувейтската ми опция започна през септември 1987 г. В самолета за Дубай получих комплимент, че много добре говоря български език – покрай строителния ми тен сънародници ме бяха възприели за арабски студент в София. На първия ми кораб – танкера „Рас Алзур", бяха забранени три думи – Израел, кока-кола и бира, от която пък в хладилника нямах право на повече от две кутийки. Гръбнакът на екипажа бяха танкеристи, но имаше всякакви. Перфектен камериер бе Иван Стоянов – бивш зам.-директор на „шведския" хотел.

Карахме авиационен бензин от Кувейт за американските изтребители в района по време на първата война в Залива. Струваше си възнаграждението за военен риск. Не само защото навигацията ми е специалност от техникума, обичах в свободното от вахтите време да се качвам на мостика. Един шантав ирански летец сякаш искаше да влезе в него с хеликоптера. Другият в кабината демонстративно си подхвърляше една граната. Колко му бе да я хвърли на кораба?

Пет часа преди поредното отплаване местните власти напираха да отведат капитана и шефа направо в затвора. Беше допуснат малък разлив, както бяхме вързани на кея. Все пак успяхме да ги убедим, че вината е в подаването на корабното гориво от брега. Размина се едва когато емирът

на Кувейт внесе един милион долара гаранция, за да му пуснат кораба. В петролната империя можеше да трампиш две работни фланелки за кофа с кралски скариди, но корабното менажиране бе по-интензивно и модерно.

От механическа гледна точка бе интересно, че тогава навлизаха нови компютърни системи в сепараторите, с които се сблъскахме за първи път. Приехме кораба от англо-индийски екипаж и го подкарахме без проблем, въпреки че се случваше сепараторът да не насмогва на подаваното гориво. В Бахрейн се засякохме с друг кораб – близнак на компанията. Повиши ни се самочувствието, когато на английския шеф-механик обяснявахме как сме се справили с експлоатацията на новата система.

Вече плавах на бълкерите на БМФ в Черно море, когато новината за идването на демокрацията някак ненадейно ни завари в Интерклуба на тогавашния Жданов. Събрал платен и неплатен отпуск, чрез една от първите в новия период менингови фирми – „Интерсейл", бях на рейс с немски кораб на Олдендорф, което ми позволи зад океана да видя САЩ, Канада, Венецуела. Междувременно бях потърсен за рейс от БМФ, за който закъснях с три дни. Тогава плаването под чужд флаг се считаше едва ли не за предателство към компанията, за което съвсем „демократично" бях уволнен по грозната буква „Г", т.е. по дисциплинарен ред.

От „Зодиак" като че ли само мен бяха чакали. Попаднах втори механик в многонационален екипаж на интересния 160 000-тонен „Топаз", който кръстосваше света, като редуваше руда (Бразилия – Япония) с нефт (Персийски залив – Марсилия) и бе най-големият и печеливш кораб на компанията. Бях на него само от седмица, когато три дни преди Бразилия при работа на палубата по люковите закрития взрив обгори главния механик. Капитанът поиска възможния максимален ход. Отсечка по отсечка вдигах оборотите, докато алармата показа критична температура на маслото на турбините. Тогава дойде и вертолетът, който откара хърватския шеф на брега. Компанията успя да го спаси в някаква специална вана в Япония.

Два дни след отплаването, малко след полунощ, гориво от спукан тръбопровод заля ауспуха на един от генераторите и предизвика интензивен пожар на пет-шест метра от 20 варела със старо масло. Корабът спря, спасителните лодки бяха приспуснати, а екипажът – готов за евакуация. На двама бе разрешено да спасяват машината. С изолиращия апарат, пожарогасители и пожарни шлангове аз си свърших работата, после шефът се увери, че всичко е угасено. Още ден ремонтирахме другия, за лош късмет наскоро аварирал генератор. До Сингапур не личеше да е имало пожар в машината. После фирмата организира кампания в подкрепа на воюващата по онова време Хърватия. Трима българи на борда – аз, електротехникът и третият помощник, уведомихме по радиото офиса да ни удържат по 100 долара от заплатите. Скромната човещинка ни превърна в най-уважаваните хора в екипажа. След този злополучен „купон" защитих висшата механическа степен пред нашата администрация.

Реализацията ми на брега започна, когато с моя съвипускник Васко Василев създадохме фирма „Моникс Марин" за корабно снабдяване и кораборемонт. От това време датират връзките ми с фирма „Интернационал", чиито бои освен в България пласирахме и в Констанца. Разделихме се съвсем коректно след около две години. Изчаках моя съсед и също главен механик Ангел Анегностиев да си довърши поредния рейс и създадохме фирма „Сени". Шеговито обяснявах, че името ѝ се получава от амбициозното „Все ние", като махнем първата и последната буква и съединим останъците. От 1995 – 1996 г. започнахме активно да се занимаваме с корабно техническо снабдяване и кораборемонт. Плащахме по 500 долара на лиценз, отчислявахме част от печалбата за икономическото министерство в една нереформирана среда на все още държавно регулиране.

Започнахме бизнеса с пет-шест души в една стая, после тя прерасна в етаж, а след 11 години – в новопостроена собствена сграда. Това развитие се дължи на доверието и колегиалността между мен и Ангел, които между впрочем са рядко срещани в нашенските нрави, отговорното и професионално отношение към ангажиментите, уважението и вникването в интересите на клиентите, от чиято страна сме били в миналото, грижата към собствения ни персонал, който надхвърля вече 40 души. Работим с образовани млади хора, сред които само шофьорите не са висшисти, а полагаме усилия и за последващата им квалификация. В областта на кораборемонта се явяваме малък контрагент на големите в бранша, който се справя с широк кръг специфични задачи. От 1997 г. станахме представители на „Френзелит" (уплътнителни материали и компенсатори), после на концерна „Ескон Мобил" (корабни масла), „Лализас Марин" (яхтено оборудване), „Белзона" (полимерни продукти), „Тордон" (полимерни лагери за рулеви устройства), докато стигнем до „Волво Пента" (двигатели), а от 2010 г. и до „Шел" (корабни масла).

Представителството никога не е било самоцел. То или се е раждало от потребностите на практиката, или авторитетът ни на пазара е предизвиквал интерес към „Сени". Преди девет години над 5000 лири струва на „Белзона" проучване на техническата служба на английското посолство у нас, което след цялостен анализ на обстановката в страната, икономиката ѝ, браншовия сегмент и т.н. доведе до включването и на нашата фирма сред седем-осем препоръчани. Представител на „Белзона" ги обиколи на място всичките, а на мен бе предложено да водя конкретните преговори на Острова. След като подписахме договора, ми дадоха дебелата палка на посолството. Смайваща бе конкретиката на цифрите за престъпността, наркотрафикантските квалификации за страната ни, а зададеният ни оборот – процент от вътрешния ѝ брутен продукт.

„Шведската връзка" е голямата ни гордост. „Волво Груп" (спонсор на най-престижната едноименна регата) е мегакомпания, която произвежда

автомобили, специализирана транспортна техника, двигатели за изтребители и т.н., в това число и двигатели за средни и малки плавателни съдове (съсредоточени във „Волво Пента"), която държи 70% от пазара им в Европа. В Гьотеборг са централата, музеят и автоматизираният завод на фирмата. След като от 2006 г. бяхме подизпълнител на румънското представителство, от 2008 г. сме изключителен представител на „Волво Пента" за България, което включва доставка, продажба, гаранционно обслужване, резервни части, ремонт, обучение на персонал и т.н. не само за морските, но и за цялата гама индустриални двигатели. Затова ние обучихме собствени кадри, внесохме сериозно оборудване за диагностика и закупихме традиционно определен обем от резервни части. Ние внесохме шведския двигател за строящия се ветроход „Royal Helena", както и датски редуктор, валолиния и винт.

Корабчето ни „Сени стар" (бивш украински малък сейнер) купихме като за хоби и рейдова снабдителна лодка, после го „абонирахме" за съдийски катер на много регати, след това го включихме в различни хидротехнически дейности. Верни на механическата си природа, го преустроихме изцяло над палубата, а под нея създадохме един уникален пропулсивен комплекс. Основният двигател върти хидропомпа, тя – хидродвигател, а той – винта, при което без муфи и „преден-заден" движението се управлява с един джойстик. Тази маневреност нашата единица показа при промерите в пристанищата на Бургас, Констанца и Мамая, където бе наемана. На собственото си кейово място ремонтираме малки плавателни съдове.

В професионално-интелектуален план най-голямото предизвикателство за „Сени" бе модернизацията на три речни тласкача, която цялостно промени тяхната философия и възможността да плават под мостове, благодарение на подвижния мостик – наше ноу-хау. Около 40% от профила на фирмата днес е корабно снабдяване, след него почти по равен дял – кораборемонт, индустриален инженеринг, яхтено оборудване, нови технологии и полимерни материали. Имаме ремонтно-механична работилница, база за изпитване на корабно спасително оборудване, четири „яхтени" магазина – два във Варна, по един в Бургас и Русе.

По-голямата част от обществените ми задължения са в една област – председател на управителния съвет на Асоциацията на българските корабни снабдители и представител в Европейската (Брюксел) и Международната (Лондон) организация на корабните снабдители. Убеден съм, че правилата в бранша трябва да се опростяват и усъвършенстват по добрия чужд опит, да се повишава качеството и комплексният характер на услугата, снабдителните фирми да получат законен достъп и равни условия за конкуренция в района на заводи, пристанища и т.н.

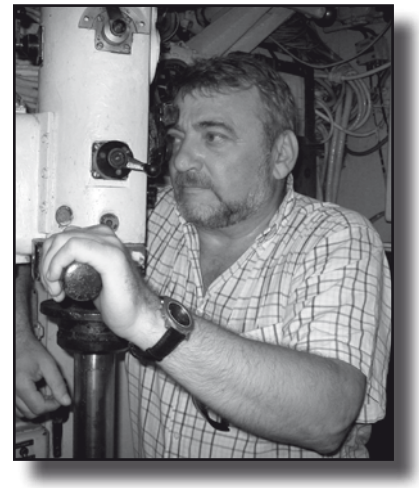
Оптимист съм, че тъй както кризата удари първо и най-много шипинга и свързаните с него дейности, така и първо при нас ще отмине. Не е

достатъчно това само да се чака. Вярно е, че генерално обемите се свиха с 30 – 40%. Ако през първото шестмесечие на 2011 г. във всички направления имаме ръст между 10 и 15%, то той е постигнат с около 50% повече сключени договори. Ясно е, че трябва да се работи много по-агресивно, интензивно, отговорно, да се редуцират всички разходи, без заплатите на персонала, на който дължим оцеляването си. То няма да се случи по командно-административен начин. Рецептата на „Сени" е колективно обсъждане на проблемите, взаимодействие между направленията, професионализъм във всичко, грижа за израстването и запазването на всеки един от екипа. Наред с многото минуси, кризата ни донесе и един плюс. Поради рязко спаднали поръчки централата в Гьотеборг бе редуцирана, поддилърите в България – съкратени, а през май 2010 г. „Сени" придоби статут на „Волво Пента център". През нас минава целият оборот, а това е доверие, отговорност и много работа.

Август 2011 г.

PS. На 20 септември 2011 г. нещастен инцидент в морето прекъсна земния път на инж. Сергей Василев.

ЕДИН ЗА ВСИЧКИ



Капитан I ранг от резерва
СТАНКО СТАНКОВ –
председател на Съюза
на подводничарите

Може и да ми е било предопределено – кръстоска на преселник от Западна Тракия с балканджийка, появил се на бял свят в предпланинския Омуртаг – да стана офицер. В родата имаше пагони и спомени за войни. Прадядо ми като войник загинал в Тутраканската епопея. Един вуйчо по майчина линия, дораснал до поручик, ранен през Първата световна война, по чудо бил спасен вече от моргата. В по-нови времена чичо ми, макар и армейски полковник, се бе издигнал до флотския щаб. За да се премести в морския град, баща ми също бе постъпил във флота, а за десетината години военна служба най-много се гордееше със званието мичман и длъжността секретчик на дивизион подводници. Извън семейството, двама велики земляци – първият български пълен адмирал Бранимир Орманов и легендарният подводничар капитан I ранг Гуцан Гуцанов, повлияха – единият косвено, другият съвсем директно – на професионалния ми избор.

На пет години за пръв път видях море – необятната му шир възприех като стена. На 12 години, бяхме се преселили във Варна, живеех на 500 метра от „стената" във вила в Морската градина и бързо се превърнах в типичното „морско чедо" – времето ми минаваше по брега и във водата, а и шест години тренирах плуване. В Морското училище ме приеха в специалност, за която кандидатствах – „Корабоводене за ВМС". През първата година бях вечно гладен, спеше ми се, остриганата си глава чувствах като чужда. В ученето отидох от единия до другия полюс – не се явих на изпит по математика, бай Матю не ми даде поправителния, на условния бях на ръба, но после се прехвърлих при „читанките" – с непълен, но все пак отличен, завърших трети по успех. Още пазя едно благодарствено писмо, изпратено от командирите до родителите ми през курсантските години.

Дни преди лятната практика след втори курс с Вальо Чеха в ресторант „Димят" организирахме предстоящото колективно посещение на класното отделение. Поръчахме си ракия в кафени чаши, лимонада и салата от краставички. По едно време Чеха побледня като колосан чаршаф и се засуети как да скрие чашата под покривката. И аз интуитивно направих същото, но изникналото ненадейно в гръб гарнизонно страшилище полковник Иван Гевезов нямаше никакво съмнение каква течност употребяваме с тези издайнически краставички. Обзаведохме се с по пет денонощия арест, които наскоро започнахме да отлежаваме, по-скоро да отработваме, в съответното учреждение. Копаехме нещо на „Транспетрола", когато „Вапцара" тъжно се изниза от гавана, отнасяйки надеждите ни за първото плаване. Ненадейно лодка се отдели от кораба и заплава към брега. Не бе за вярване – дойде за нас! На плаването бяхме без колани и тоалетни принадлежности... Някой бе решил, че морето ще ни възпита по-добре от ареста. И е бил прав – повече не ме наказваха…

Около държавните изпити имах предложения да служа на ракетни катери и противолодъчни кораби, но предпочетох подводниците. По политически причини първият по успех се раздели с ВМС, вторият по здравословни – остана взводен командир в училището. На мен се падна да избирам длъжност. За мой късмет на подводниците в последния момент се освободи място – щурманът на „Победа" отлетя в академия с нетипичното за нея лейтенантско звание. Помощникът Илия Димчев прие длъжността по документи от него и я сдаде на мен. Още като курсант обаче бях на стаж в дивизиона. Лично командирът му – Гуцанов, ме прие сърдечно и ме „връчи" на Янкулов – командир на подводницата.

Моментално ме завъртя флотският конвейер – казармен режим, изучаване на лодката, зачотни листи, изпити, дубльор дежурен по кораб, до сдаване на допуск. През деня четях, а вечерта вахтените от третия набор ми обясняваха на практика всичко по лодката. Командирите на бойни части ме приеха радушно, въпреки че и в прекия, и в преносния смисъл с мен бършеха масата в каюткомпанията. Много се стараех, но не знаех, че големият изпит все още предстои. Една вечер алкохолният маратон започна в ресторанта на Морска гара, продължи на „Трифон Зарезан" и завърши на някакъв таван. Сигурно ще съм се представил добре, защото на финала свързистът Цвятко Цанев каза: „Салагата става!" Успал се на следващия таван, на другата сутрин застигнах някой от компанията на входа на завода. За по-бързо една лелка ни закара с електрокар до портала на базата. Потопих се в каютата на механиците, където скоро се появи помощник-командирът Илия Димчев. Убедил се, че „гълъбчетата са долетели успешно", великодушно не ни наказа, нито ни докладва.

В дивизион подводници служих общо 15 години. Първите две щурман, още една командир на бойна част три, една помощник-командир и цяла

петилетка старши помощник-командир, може би защото на виража към академията ме изпревари Гошо Янакиев, който така и не се върна в дивизиона. Сменях лодките – „Победа" със „Слава" и обратно, и командирите им – Янкулов, Коко Йорданов, Петър Цветанов, до Костадинов – Руския. След академията по две години бях командир на подводница „Победа", началник-щаб и командир на дивизиона.

Първото, което разбрах в него, бе, че на този бавен кораб щурманът трябва да е много бърз, че на море единствено той няма смяна и от него зависи много. Торпедните атаки ми доставяха удоволствие. На едно голямо учение, в което играехме противник, след 24 часа под вода подводницата изплава с два кабелта невязка до точката. Каква по-голяма гордост за щурмана! Наградиха ме с гостуване на съветската подводница.

Само за година като командир на Бойна част три отметнах седем торпедни стрелби, като не загубихме нито една „Лада". По-нататък и това ми се случи. Стрелях като старпом. Торпедото мина под стражевика, изплава както си му е редът, но потъна на метри от торпедолова. А иначе стрелбата си бе отлична.

Имах щастието от 1988 г. да бъда командир на подводница в „златния век" на българското подводно плаване – 80-те и началото на 90-те години. Беше достигнат „висшият пилотаж" в използването на субмаринитe. От края на 1985 до 1991 г., когато показно нарязахме „двойката", въпреки че споразумението ДОВСЕ не касаеше ВМС, България имаше едновременно четири подводници от проект 633. С такива способни командири като Янкулов, Площаков, Йосифов, Йорданов и техните приемници се изпълняваше целият спектър от задачи по наставлението за бойна дейност, в т.ч. стоварване и приемане на разузнавателни групи от „вражески" бряг, превоз на хора и товари. Въпреки че за този клас кораби дори няма такова понятие, карахме подводниците по 40 минути (а можехме и часове) на заден ход. Заставахме на подводна котва, лежахме на течен грунд, стреляхме от всякакви ситуации. Един командир бе наказан, че легна на необследвано дъно – но пък не го откри надводната армада. Умишлено имитирахме аварийни ситуации, за да се учим да излизаме от тях. Прегражда хме морето с четири подводници, стреляхме се един друг. Огромен труд на целия екипаж бе в режим „Тишина 1" да се постигне „тиха" лодка – муха да бръмне, ще се чуе.

Първата ми среща с турска подводница през 1981 г. – във времето на „студената война", в качеството ми на помощник-командир, бе в полигон източно от Резово, извън териториалните води. Течеше флотско зачотно учение, когато малко преди да изплаваме, акустиците уловиха работа на дизел с характерните му обороти. Определихме мястото, елементите на движение на целта. Изплавахме внимателно под перископ и „огледахме" хоризонта. Нищо! Явно „нищото" бе подводница на перископна дълбочина, любопитна за нашето учение. От командния пункт на флота не искаха да си усложняват живота: „Продължавайте по плана!"

По време на един петмесечен курс за командири на подводници в Ленинград ми се удаде на мен – българина, в учебно плаване да командвам съветска подводница проект 641 с либийски екипаж под окото на руския инструктор. Голям интернационал…

Вече като командир отработвах продължително плаване в отдалечен район, когато отново призракът на турска подводница напомни за себе си. През нощта източно от Калиакра зареждахме акумулаторните батерии, когато сигналчикът на десетина мили на север забелязал серия червени ракети. Изскочих горе и съвсем по морски реагирах на предполагаемия сигнал за бедствие. Локацията не откри нищо по целия хоризонт. Поне час ни трябваше да стигнем до мястото на сигналите. Летателно средство, по всичко личеше да е вертолет, прелетя ниско, зависна там за около пет минути и си отиде. От флотския щаб решиха, че полигонът на Шабла провежда стрелби. Фишек ли бе или... Нали и ние отработвахме такава ситуация. Вертолет можеше да донесе на подводницата съобщение, резервна част, да вземе от нея болен моряк. Така и не се разбра… Поне от нас.

Носехме бойно дежурство в графика на сродната бригада подводници на Черноморския флот. Там правехме дълбоководни изпитания, определяхме магнитното поле, мерехме шумност, по месец-два бяхме там след всеки док. Нямаше случай американски кораби да влязат в Черно море, а ние да не ги чакаме пред Босфора. И не бяхме откривани. Веднъж сами се набутахме на НАТО-вския противник. Часове наред в северен полигон за бойна подготовка слушахме сонарите на чуждите кораби, едва ли не от Босфора. Дойде време да изплаваме, когато вече бяха на десетина мили източно от нас. По една заповед в интерес на безопасността трябваше, преди да изплаваме, с активната хидролокационна станция да обследваме хоризонта. Предложих на командира да не го правим. А той си беше изпълнителен… След пет минути над нас зависна вертолетът, спусна си станцията, проведе си тренировката и си замина. От всичките ми седем-осем бойни служби една бе твърде емоционална, особено в деня на срещата с поредния „гост". Щормът беше ужасен. Нямаше хоризонт, въздух и вода бяха едно. Удържахме се на перископна дълбочина с 14 тона отрицателна плавучест, вълната ни изхвърляше нагоре. Открихме, определихме, доложихме и се скрихме…

В новия период нещата се обърнаха. Дълги години не бяхме правили спасително учение. През 1993 г. то бе уникално. Бях вече командир на дивизиона, когато кораб американска постройка – „Куртаран", с турски екипаж, от „аварирала" и лежаща на дъното подводница, съветска постройка, извади на повърхността със спасителния си звънец петима души от българския ѝ екипаж. На другата година повторихме упражнението в Ерегли, в турски води.

През 1999 г. направихме още едно учение край Варна с италианския спасителен кораб „Антео". Сега обаче бе използвана корабната спасителна

миниподводница. С камара журналисти на борда на осигуряващия „италианец" стиковката долу не се получи – видимостта бе 60 сантиметра. Лепихме бели ленти около комингс площадката на нашата подводница, за да я забележат италианските оператори. Закрепвахме химически „лампи". За следващия резервен ден с много агитация и перипетии успях да „вкарам" механика Тошко Илиев – трети човек, сгънат на две, в миниподводницата. Получи се! От „Слава" на повърхността извадиха мичман Киров – със симптоматичния за случая прякор Челентано.

Подводничарската ми служба приключи през 1994 г. Още толкова – 15 години, се реализирах на пет други длъжности на три места, на всяко от които почти по една петилетка – Военноморска база Варна, Щаба на флота и в Морското училище като негов началник. Никога обаче не съм прекъсвал връзките с „родния" дивизион. Беше ми приятно кога пряко, кога косвено да мога с нещо да съм му полезен. Подводничарите сме особено „тесто". На брега си имаме звания, длъжности, амбиции и пристрастия. Под водата обаче, въпреки и заедно с всичко това, сме едно неразривно цяло – екипаж, в прекрасния смисъл на този изтъркан морски термин. Колкото е просто, толкова и велико – от всеки зависи животът на всички. Това остава завинаги…

Но бреговата вражда между двама изтъкнати подводничари – комдива Гуци и командира на лодка Плюци, както ги знае предишното поколение, с години захранваше флотския фолклор. Гуци, повече „практик", отколкото поклонник на теорията, казваше: „По морските вълни не подскачат интеграли!" и често мачкаше подчинените със собствено мнение и характер. Беше плавал много, обучил бе десетки екипажи и командири, грижеше се за хората като за свои деца. Уж се страхуваше, че Плюци се „цели" в неговата длъжност, и не пропускаше да го „натакова" при всяка възможност, при което страдаше и екипажът му за няма що, но... имало защо…

Плюци, завършил академия, повече „ефе", отколкото голям теоретик, умен непокорник, на моменти откровен мързеливец, със самочувствие и писателски наклонности, хитро се измъкваше от хватките на комдива, като „ядеше" уставите. Не пропускаше да се озъби, щом се чувства прав. Защитаваше хората си, водеше ги по кръчми, умееше да работи с тях. Пиеше шампанско от обувката на жена си. На плаване спеше с пижама – „Вижте ме, аристократ съм!" Като се успиваше, подготвените от него вахтени офицери се справяха без командира. Издигнал се до Инспектората на Министерството на отбраната, Плюци оглавил комисия за комплексна проверка на дивизиона подводници. Когато всички очаквали отмъщението на „Непокорния", той предложил на министъра оценка… „Отличен"!

Гуци получи орден. Уволни се след едно произшествие. Почина на празника на дивизиона – 18 август, минути след тържественото вдигане на военноморския флаг на корабите. На надгробната плоча той стои зад

перископа – завинаги там! Плюци не след дълго го последва. Бе пожелал прахът му да бъде разпръснат в морето от борда на подводница. Изпълнихме последната му воля. Останаха книгите му – завинаги с нас! Капитан I ранг Гуцан Гуцанов и капитан I ранг Константин Площаков... Двама подводничари. Двама достойни синове на майка България! Мир на праха им…

…Подводничарското братство ми оказа изключителна чест – на учредителното събрание на нашия съюз на 15 юни 2007 г. бях избран за негов председател. За времето след това членската ни маса се увеличи неколкократно, проведохме редица чествания, екскурзии в страната, гребно-ветроходен поход, издадохме книга, подписахме договор със сродни организации от Русия, Украйна и Австрия, излязохме с декларации в защита на Морското училище и на граничаря Михаил Цонков, в София открихме паметна плоча на първия командир на българска подводница – Никола Тодоров. Открихме Клуб на съюза в центъра на Варна с библиотека от 360 (засега) заглавия. Планираме една екскурзия до Севастопол. Съюзът ни е съорганизатор на честването на 120-ата годишнина (7 юли 2011 г.) от рождението на подводничаря Иван Вариклечков – впоследствие първи български адмирал, на два пъти командвал военния флот.

Повече от всичко обаче ни интересува съдбата на българското подводно плаване. Няма да се уморя да повтарям, че без подводници – оръжие на слабия, няма балансирани ВМС, към които се стремим, че професионално подготвени подводничари се изграждат с години, че този род флотски сили имат своето място в условията на съвременните рискове. Тъжно е, че апогеят на българското подводно плаване остава все по-назад във времето, че подводниците ни са за скрап или за музей, че Съюзът на подводничарите все повече приобщава ветерани, а не мотивирани, действащи и днешни представители на този военноморски професионален сегмент. Нашата мисия е да защитаваме подводния флот на Родината. Този, който го руши, ще бъде осъден от историята… Дано България да не излежи присъдата…

Декември 2010 г.

И СПЪНЦЕТО МОЖЕ ДА ПЛАЧЕ



Капитан III ранг
СТАНЧО ДИМИТРОВ –
командир на военно
формирование

Като изключим интуитивно-романтичните му съставляващи, решението да продължа службата си точно в това поделение на ВМС има дълга, нарастваща във времето мотивация. В младежките години се бях занимавал с лека атлетика, спортна стрелба и бойни изкуства. Имах зад гърба си пет години военно училище в Шумен и още толкова служба в Харманли последователно на три командирски длъжности – на разузнавателен и на огневи взвод и на минохвъргачна батарея. В реформиращите се (предимно редуцирани) сухопътни войски някак „канонично" не ме очакваше нещо повече от увеличаване на длъжности, звания и години за пенсия. А това не ми бе достатъчно. Все пак, докато още бях „в строя", успях да завърша двегодишна дистанционна форма на обучение в Националната спортна академия с квалификация „Инструктор по бойни изкуства" и шесто кю (от всичко девет) по шото кан. И най-плахите кариеристи щяха да ми се изсмеят, ако знаеха, че кандидатствах за длъжност във флота с една степен по-ниска от последната в армията.

Вече бях на 28 години, отдавна бях старши лейтенант, но знаех като че ли повече за чуждите специални части, наричани „морска пехота", „тюлени" или „спецназ", отколкото за нашите „делфини", „акули" или добилото по-късно според заглавието на една художествена книга публичност понятие „Тихина". Да бъда един от тях бе най-голямото предизвикателство, въпреки че други подобни съм имал в живота си и преди, и след това. Водеше ме съзнателен стремеж за себеутвърждаване във въздуха, на земята и под водата, в условията на контролиран риск и пределни физически натоварвания, като задължително висок професионализъм, вплел в себе си отговорност, мъжество и бойно другарство. Но това все още предстоеше...

Датата 23 ноември 1998 г. няма да забравя никога. Само преди около три месеца след съответните медицински прегледи, изпити, тестове и събеседвания бях назначен в поделението, веднага започнах индивидуалната си програма за подготовка, в която дойде и първият парашутен скок. Аз бях единствен „новобранец" сред петима опитни парашутисти в поредния заход на Ан-2 над летище Калиманци. В главата ми се въртяха теорията, тренировките и инструктажите на земята. Скочих трети поред и едва не я откъснах тази важна ръчка, която отвори купола над главата ми. Надолу бе лесно – трябваше само да правя същото, което правеше скочилият преди мен главен старшина Иво Харбов. След поздравленията на земята той ме награди с онзи традиционен шут отзад.

До двадесетия скок им водех лична статистика, после с това се занимаваше служебният отчет, според който цифрата далеч надхвърли 200. Запасен парашут съм отварял само като учебна задача. Достигнах най-високата военно-парашутна квалификация „първи клас", която ми позволяваше по четири-пет скока на ден. Най-красивият от тях по т.нар. „щурмански разчет" бе на летището в Балчик, над което се стелеха гъсти облаци. Самолетът се издигна над тях и спускачът ни изкомандва по своите си разчети за курс и скорост. Отгоре бе ярко слънце, а под мен – пелена от нещо между памук и сняг. После красотата се смени с абсолютна тишина и непрогледна самота, докато земята блесна отново точно над района за приземяване.

Първият ми скок на вода бе над язовир „Искър". Приводняването е съвсем друго усещане. То има особена подготовка и съответно оборудване, изисква точно определени действия, важна точка на които поставя осигуряващата команда на катера. Ако днес личните ми парашутни скокове са функция на рутина, то по-голямо удовлетворение ми доставя да уча на това подчинените си, да организирам, контролирам и ръководя техните скокове, да съпреживявам успехите им.

Същото е усещането, когато сега работя и за подготовката на по-младите водолази като техен инструктор. Спомням си моя водолазен курс в поделението, първото си спускане под вода, първата тактическа задача като командир на група, която сега ми изглежда елементарна. Но преди десетина години бе голяма тръпка с тогавашните неопрени, напуснали катера далече от брега, да преодолеем незабелязано разстоянието до него в черната вода и под черното небе, да излезем всички в определения район и да продължим напред по заданието. Във водата и на местността действията ни са винаги екипни и винаги „дуелни". Всеки знае какво и как трябва да извърши в конкретната ситуация, кого дублира или осигурява зад маските и камуфлажното облекло, скрило звания и дори имена, управлението става с жестове и знаци. Няма две еднакви задачи, всичките – изпъстрени с изненади и противодействие. Понякога тренировъчно то е между нас, друг път с корабите на море, за които се явяваме учебна заплаха, случва се животът

да наложи реални действия, като например овладяването на ситуацията на кораба „Елена" преди години.

През периода 2004 – 2005 г. в продължение на точно шест месеца и три дни бях помощник на старшия национален представител на българския контингент в полската бригада в Ирак. Базата ни бе в смятаната за по-безопасна Дивания, на 170 километра южно от Багдад. В мисията зад граница попаднах след подадения рапорт, с конкурс, медицински прегледи и подготовка в страната. И досега ме питат за пари ли съм приел този риск. Не, защото парите в някаква степен оправдават риска, но не плащат смъртта, която невидима те дебне отвсякъде и винаги. Мисията дава професионално самочувствие, но не определя кариерата след нея. За мен бе важно да проверя волята, знанията и опита си в реално време, място и непредсказуема опасност. И в наши условия за моята специалност е характерно бързо и вярно да оценява обстановката, да взема решения, да взаимодейства, да носи отговорност за хората и да понася големи натоварвания. Там за всичко това няма учебни цели и условности, няма „да предположим, че...". Миротворецът е обект на истинска, макар и странна война.

Година по-рано тя бе доказала и на българите, че не е по-безопасно да охраняваш базата, отколкото да изпълняваш задачи извън нея. Длъжността ми предполагаше участието и в „задачи навън". Бяхме на поредния патрул с брониранite „хамъри". На едно от кръстовищата полицаят не бе на обичайното му място. На стотина метра бяха стените на сградите, надупчени при честите огневи засади, на които преди са били подлагани испанските колеги. Нужно бе решение. Макар и най-старши, в този патрул бях изпълнител. С командира му разменихме по реплика. Моята беше „Бих продължил". Той взе това решение – на скорост, всеки покриваше своя сектор... Страшно е, когато по радиото чуеш „Имам човек долу". На нашия жаргон това означава, че човекът е поне ранен. По време на моя „мандат" в Ирак трима българи бяха не само ранени. Двама загинаха при ескорт на камиони, а един – от „приятелски огън".

Извън задачите службата в Ирак има своите малки човещини – да отбележиш празник, да общуваш с чужди колеги, да посрещнеш гост от България, да се закичиш с мартеница. Без да сме се наговаряли, няколкото души от флота се оказахме до един с моряшки фланелки, чийто триъгълник надничаше изпод камуфлажа ненатрапчиво за устава на иначе пехотния батальон. Нищо повече. Но и то не е малко! Знам, че трудното не бе там, а тук – за родителите, съпругата, двете дъщери. За няколко поколения шестима близки родственици на жена ми са били военни. За седмия – за мен, се е тревожила най-много, не без „помощта" на медии и слухове, изкривяващи и изпреварващи и без това оскъдната информация. И как да стигнат онези безплатни „държавни" 30 минути за телефонни разговори, когато от другата страна детето само плаче. По интернет получих една рисунка от дъщеря

ми. Тя бе решила да ме зарадва с едно слънце, но слънцето... плачеше. В едно балонче, излизащо от устата му, бе написано: „...Мъчно ми е за теб!!!"

Имах възможността след конкурс за около една година да се обучавам зад океана във Военноморския колеж в Нюпорт, Роуд Айлънд. В групата бяхме 41 офицери от 40 държави. Двамата бяха от САЩ. Другите – от всички раси и континенти. На някои от колегите си показвах на глобуса къде се намира България. За авторитета на нашите ВМС „инерционно" работеше мисията ми в Ирак, а в ежедневието – старанието ми на занятията, в подготовката на месечните реферати. Надявам се, че не беше протоколен твърде хвалебственият и конкретен писмен отзив за обучението ми, но най-голямо удовлетворение получих, когато вицеадмиралът – президент на колежа, също извън протокола, ме поздрави пред целия курс на трети март по случай националния празник. На внимание от страна на ръководството се радваше и семейството ми, което бе с мен в Нюпорт. Военноморският колеж в САЩ ми даде полезен професионален кръгозор, свърза ме в приятелство с десетки колеги от целия свят и след десет години флотска служба официално ме превърна от майор в капитан трети ранг.

Полезната, по-кратка фаза от обучението бе в Съвместния щабен колеж на САЩ в Норфолк, Вирджиния. Там бях единственият българин сред 16 американци. Избягвах приятелските разговори на тема колко получавам, къде живея и какво карам. На шега (всъщност това е най-голямата истина) обявявах за свое богатство трите свои дами, а за лично достойнство – службата си във ВМС и бойния си опит. Чувствах се сред равни, въпреки че на компютърно базираните учебни операции по жребий ми се падаха длъжности, които изискваха да командвам и домакините...

През последните години задачите на специалните части по света се движат от тяхната „класика" към противодействие на съвременните асиметрични заплахи. Особено важно е това за нас като страна на източната граница на НАТО и ЕС. Добре е, че в новия период има начини да се съизмерваме, да обменяме опит и взаимодействаме с колегите от алианса, с наши специализирани органи и с други държавни институции. В международните състезания от типа „Командос" през 90-те години поделението ни винаги се е представяло сред призьорите. Още се помни, че отборът се редува да носи на ръце травмирания си колега километри до финала. При няколко учения с американските колеги у нас се оказа, че като изключим техническите средства, не им отстъпваме по професионализъм. През това лято на учение в румънските ВМС, чиито колеги имат опит от участие в учения на НАТО, нашата и тяхната група работиха по една задача с еднакъв резултат. Добре се чувстваха нашите момчета и в смесени групи.

Сред легендите, които се носят за „Тихина", най-истинската е, че тя ражда дух на колективизъм и мъжко другарство, колкото и плакатно да звучат тези думи. Нали първото, което научават младите водолази, е как

под водата двама да дишат от една бутилка. Няма нищо по-просто от това да поносиш автомата и на колегата, чиито сили по-бързо го напускат в марш от 80 – 90 км. Много по-сложно е той да ти го даде. А трябва да стигнем заедно... Премръзнал и уморен, едва усещам нечия ръка, която отзад ме докосва по рамото. В тъмното не виждам кой ми подава това парче шоколад. Но знам точно колко трябва да си отхапя, за да стигне то напред до първия в колоната.

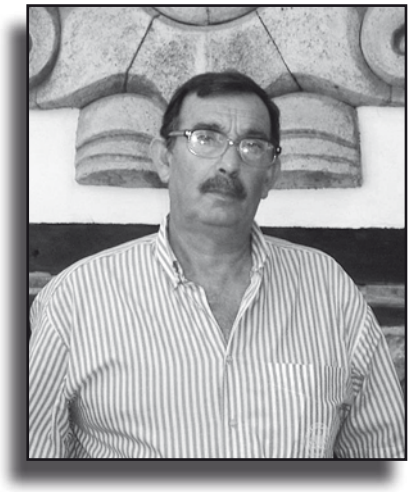
Ноември 2008 г.

PS. За втори път в задгранична мисия капитан III ранг Станчо Димитров участва от 11 август 2009 до 1 април 2010 г. в Афганистан. В отдела за планиране на операциите в щаба на Оперативното командване на Многонационалните сили в Кабул близо осем месеца той е сред повече от 50 военнослужещи от поне дузина държави, в „неговата" структурна единица е заедно с италианец, грък и белгиец. Още първите дни на размирната земя показват характера на тукашната служба. Часове след като новата смяна е кацнала със самолет в Кабул, три ракети попадат в летището. На 15 септември 2009 г., по време на първия инструктаж на новопристигналите, на около 200 метра по права линия кола-бомба се взривява в най-охраняваната зона – пред входа на щаба на Многонационалните сили в столицата.

Българският морски офицер участва в планирането на няколко операции, сред които и тази за възстановяване на присъствието в провинциите Хелманд и Кандахар, останали под опеката на талибаните. Сложността на този процес произтича от многото компоненти в него – националната армия и полиция имат поддръжката на многонационалните сили, в които пък са представени повече от 40 нации. Чисто военните страни на операцията имат различни граждански аспекти, най-малко защото сред воюващите страни има и роднини.

За „отдушник" в напрегнатата и опасна среда и за сплотяване на многонационалното войнство през февруари миналата година се организира състезанието „Iron man" – най-тежкият тест за физическа издръжливост на Морската пехота на САЩ. В груповата фаза българският „железен мъж" се представя забележимо, но в индивидуалната програма се развихря докрай. Аплодисментите на публиката и комисията отбелязват рекордното 35-о набиране на висилката.

От 1 септември 2011 г. Станчо Димитров е назначен за командир на военно формирование, а от 16 ноември му е присвоено звание капитан II ранг.



ЗА ПОЕТА И ОМРАЗАТА Е ЛЮБОВ

Боцман
СТЕФЧО СТЕФАНОВ

Появил се на бял свят във Варна в края на първата следвоенна петилетка, бъдещият и военен, и граждански моряк получава името на дядо си, а много по-късно, когато църквата си размества празниците, то съвпада и с името на светеца, почитан на 27 декември, но в умалителен вариант – Стефчо. Галеното име напълно подхожда на най-дребното в класовете момче – обстоятелство, което заедно с тренираните спортове – скокове във вода, плуване, гимнастика и бокс (до счупването на ченето), вероятно повлиява на наборната комисия да го прати на служба в подводниците. След новобранството на „Пясъка" младата смяна за пръв път вижда подводницата, завърнала се от продължително плаване. Салагите са смаяни от брадатия екипаж, огромната шапка на командира на дивизиона капитан I ранг Гуцан Гуцанов и от неуставното му обръщение към тях – вместо „матроси" – „подводничари".

Стефчо Стефанов служи като рулеви-сигналчик две години на стария и една година на новия проект подводница, получава длъжност командир на отделение, звание „старшина I степен" (много рядко за ония години) и предложение след уволнението да остане на кадрова служба като старшина. Той обаче има друго намерение, което съвпада напълно с агитацията, която капитан Атанас Йонков като директор на БМФ провежда с уволняващия се матроски набор в киносалона на базата. Само пет души вдигат ръка. Представили документ за проплаваните военни мили, специалност и характеристика, те са назначени в Параходството месец преди очакваното „уво", без да минават през Морската учебна школа „Родопи". До издаването на задграничния паспорт обаче 45 дни бригадирстват, лейки бетон по строежите.

В Параходството първият ми рейс през 1973 г. като рулеви бе на моторен кораб „Оборище” с достолепния му капитан Петър Колев и палубен боцман Ваньо Стъпката – огромен добруджанец и бивш боксьор, под окото на които прохождах в занаята. Още не бях се отърсил от подводничарството и разговарях с „тъй вярно” и „съвсем не”. Произшествието, което никога повече не се повтори, размина ми се само с една стресница и остана в графата „бойно кръщение”, се случи още след първото излизане от Босфора. Току-що бях застъпил на следобедната вахта, започнахме поворот, когато рулят заклини. Носехме се право срещу турските рибарски корабчета, решили посред трафика да изловят всичкия сафрид в морето. Не се случи страшната картина, която подсъзнанието ми мигновено нарисува – рязко намалихме хода, направихме си почти пълна и горда циркулация, докато механиците отстраниха повредата...

На кораба всички знаеха, че обичам домашните животни. За рождения си ден получих невероятен подарък – едно куче, което вторият помощник Кръстю Кръстев специално за случая бе откраднал от граничарите в Мурманск, докато разхождали майка му. Обученият служебен пес бе качен на кораба, увит в жилетката на Къцито, изкъпан, наречен Вихър и включен в екипажа с всичките му права (без валутата) и едно задължение, което повече от две години изпълняваше по-добре от вахтения. В пристанищата четириногият моряк си знаеше мястото до трапа и не допускаше нито един външен човек да стъпи на палубата. Вихър си отиде, както дойде – някой го открадна в Бургаското пристанище.

Имах записка за рулеви на следващия си кораб – „Любен Каравелов”, към който, хвърлил котва на варненския рейд, подхождах с портовия катер. Никой не му обърна внимание. Изкрещях по морски името на кораба и над борда се надвесиха двама брадясали като липованци мъжаги, чието спокойствие явно бях смутил. Дрезгав глас разпореди да дойда утре и попита дали знам как се идва на нов кораб. На другия ден ме пуснаха на борда, а аз почерпих както се полага. Единственият интерес на цялата вахта към моята персона бе дали мога да готвя супа. След пожар в камбуза и дълго отсъствие на готвача екипажът бе обръгнал на печени мръвки. Не знам доколко я докарах пилешката супа, но за часове спечелих доверието на „тайфата”.

Към края на 70-те години, след един 11-месечен тежък рейс с моторен кораб „Стефан Караджа”, плавахме в Индийския океан на път за Варна. Корабът бе подреден, почистен и тотално боядисан – като картичка. Доволен, че повече няма какво да се прави, капитан Стойчо Кузманов реши да даде малко „слабо” на екипажа и разпореди на палубния боцман Тодор Докузанов в следващите две седмици да не вижда човек по палубата. През първия ден се напихме, през втория се скарахме, а на третия започнахме да се извиняваме. Изглежда, бездействието тежеше повече от работата. Моят приятел, рулевият Шведката – един твърде русоляв шуменец, който ня-

колко вечери старателно бе изрязвал различни картонени трафаретки, ме посвети в свежата си идея, екипажът я прие безапелационно и я реализира тайно същата нощ. На сутринта капитанът не си позна кораба. Цялата зелена палуба бе украсена със стотици маргаритки, детелинки и кокиченца, белите калпачоци на кнехтовете бяха превърнати в калинки. Знаехме какво ни очаква за тази порнография с морската практика, но когато командата спешно бе позована да се строи на палубата, заизлизахме с песни, възторжени възгласи и шеги. С удоволствие още веднъж боядисахме кораба, след като бяхме изпуснали „парата".

Стефчо Стефанов плава като рулеви в продължение на 15 години, последно на моторен кораб „Осогово". На него, но като палубен боцман, той се завръща след изкаран курс. Като такъв навърта още десет години. За четвърт век Сешо, както го кръщават моряците, плава точно на 20 кораба – на последния твърде проблематично. За първи път между капитана и боцмана нещо „скърца". Зад привидната колегиалност се крие недоверие, от деловите, професионални и „мъжки" разговори се раждат тенденциозни доклади към ръководството. За рейс от седем месеца боцманът загубва 17 килограма живо тегло и с облекчение слиза в отпуск. След двадесетина дни го застига първият инфаркт, след още малко време – вторият. Професор Александър Чирков ремонтира най-важната човешка „помпа", но огорчението остава. Параходството си прави човещината, като предлага на трудоустроения си кадър една спокойна длъжност – боцман на корабчето „Китен", което зарежда големите съдове, плавайки в рамките на Варненския залив. И така – до пенсионирането през миналата година. Въпреки всичко днес Сешо е забравил ядовете, помни и колоритно разказва само веселите и поучителни моряшки истории. Най-дългият му рейс е на „Стефан Караджа" – 17 месеца, най-много се задържа на „Русе" – седем и половина години. Един уж кратък ремонт в полска корабостроителница продължава година.

…Помня един щорм в малкия Бискай, когато корабът ни, наричан „жълтата подводница", бе под вълните чак до първата мачта. Трагикомичен резултат на един много благодатен риболов на неизвестни екземпляри около Екватора покри с гной ръцете на всички, участващи в него. Футболният отбор на моторен кораб „Оборище" жънеше победи в битките с другите корабни отбори в чуждите пристанища, докато в Мурманск не се изхитриха да ни противопоставят градския отбор, който ни сразi с ужасяващото 11 : 1. От скука сме правили и вино от кактуси. Не съм очаквал, че извадената на палубата акула може да направи на трески подаденото към устата ѝ гребло. Истински се палехме в състезанията по отваряне и затваряне на хамбар. В желанието да облагородим интонационната среда глоба от ня-

колко цента пускаше в специална кутия този, който си позволяваше нецензурни ругатни. Но пък моряшкият фолклор роди интелигентни „послания" до девето коляно, които формално заобикаляха автоцензурата.

Навремето един достоен капитан – Васил Вълчев, бе удостоен с прякора Ефето на бемефето. Въпреки че по корабите бях по-известен като Сешо, това прозвище за известно време прескочи и върху мен. Дължа го на обстоятелството, че още като рулеви излизах да боядисвам с черна боя, облечен с бяла риза, бели панталонки, бели чорапи, бели ръкавици и отгоре на всичко – с вратовръзка. На шега цялата палубна команда бяхме се издокарали с шапчици с помпони, чийто различен цвят означаваше субординацията. В Индия си поръчахме бели панталонки и ризки с пагончета. Когато ни видя, пилотът в Анверс попита капитана дали екипажът му е английски. А иначе си имахме и гащеризоните на БМФ.

Като млад боцман „прохождах" на моторен кораб „Осогово" който плаваше на не особено предпочитаната руска линия в Черно море. Но пък екипажът беше „златен". С капитан Янко Янков и старпом дядо Колю „въглищарят" изпълняваше образцово всички задачи и впечатляваше посещаваните пристанища – най-много Жданов. Няколко дни едва се държахме на рейд пред порта, когато страшният щорм късаше блокове от вълнолома, изхвърляше кораби на кея и на метри смиваше очакващите ни въглища. Как да е – вързахме се за кея, а аз предупредих момчетата да ограничат слизането поради лошото време. Отидох да пия едно вино в „Нептун" и видях цялата команда вече в ресторанта. Върнахме се заедно на кораба точно когато няколко по-пияни руснаци се опитваха да компенсират скъсаните ни швартови, подавайки нови въжета от брега на дежурните на борда. Натоварихме, снехме се, а капитанът свърши и моята работа. След едно „дясно на борд" вълната изми половината кораб, след „ляво на борд" – и другата половина.

Реших и аз да се реванширам пред капитана. След удар в един от самоходните шалани корабът бе на кратък ремонт. Една събота намерих плаващ сал и мобилизирал момчетата, боядисахме извънредно бордовете на кораба. В понеделник началниците бяха много доволни, но капитанът попита защо не са боядисани и котвите. Пошегувах се, че не ми е казал какъв цвят предпочита. Той отговори мигновено – розови. Корабът два рейса плава с розови котви, с които хвърляше в недоумение традиционното морячество...

Веднъж имах неблагоразумието да си запея онази весела песничка, според която „Тогаз капитанът срещу урагана повел своя кораб крилат". Когато обаче стихът за Ваня, който казал „а мне наплевать", доби популярност сред екипажа, морякът Стоил провокира цяла дискусия, която 20 дни чепкаше проблема кой на кораба може да каже такова нещо на капитана и какво след това му се е случило. Като боцман, който винаги е между чука и наковалнята, отстоявах тезата, че песните са преди всичко художествено творчество и не касаят непоклатимото единоначалие.

През 2003 г. една лична драма, дълбоко засегнала сърцето му – този път емоционално, мотивира боцмана да сподели чувствата си с по-широка аудитория със средствата на поезията. Зареждат се пет стихосбирки с общо около 120 стихотворения, писани и в предишните години по морета и океани. Непривично за автор със сурова професия, римите му разкриват усет за красота и изящество, в тях бушуват послания за дълг и доброта, риторични въпроси противопоставят любовта на измяната, приятелството на егоизма. Моряшкото перо защитава стародавни максими – морето няма смисъл без брега, за моряка само в едно пристанище има само една жена. За всичките ѝ прегрешения тя може да бъда наказана само с любов – онази, която осмисля дните и храни надеждите му. Личната поетична изповед на Стефчо Стефанов всъщност пронизва цялото морячество – опарено, разминало се или имунизирано срещу „морските болести", надничащи между стиховете. Няколко от тях могат да бъдат и химн на Параходството, на което боцманът поет е отдал 34 години:

Щастливи сме, че сме моряци,
не всяка майка ражда тез деца
и нека флагът гордо да се вее,
на флота роден достойни сме чеда!

Август 2008 г.

ВЕТРОХОДСТВО Е СВОБОДА



СЪРНИЦА ВАСИЛЕВА –
с награда за ветроходна
журналистика за 2008 г.

Когато с Васил колективно получихме годишната журналистическа награда на Фондация „Кор Каролi”, се пошегувахме, че сигурно сме по-добри писатели, отколкото ветроходци. Защото от борда на яхтата „Изумруден сън” в серия от 11 кореспонденции в периода 2006 – 2008 г. в списание „Пет звезди” бяхме разказали за собственото си плаване, за което пък само си останахме сред номинираните за ветроходната награда на фондацията. Всъщност едно е да четеш за презокеанско плаване, друго е да го опишеш. Но най-прекрасно е да го осъществиш.

Ветроходното ни приключение трае вече три години с прекъсване от няколко месеца в началото на 2007 г., когато се върнахме в България. То започна от турския курорт Мармарис и завърши (засега) на остров Терсейра от португалския Азорски архипелаг. Проплавахме към 12 000 морски мили, посетихме 94 пристанища в 17 държави. Шкипер на яхтата ни бе Васил Василев – мой връстник, съученик, съпруг и единомишленик във всички предизвикателства на брега и в морето. Третият член на екипажа от Мармарис до Картагена и от Лас Палмас до Азорите бе дъщеря ни Елка – сега вече на 21 години. Ако в другите държави плаванията (въобще животът на борда) на семейни екипажи са масова практика, то нашето бе единствено за последните години в България. Не ще и дума, че в сравнение с подбран от „морски вълци” екипаж нашият малък социум има собствени особени рецепти за справяне с всичко, което ни поднася океанът (че и бреговете), а то от своя страна помага за неговото духовно единение и семейно самочувствие. Дано и по нашите ширини вълнуващият и неповторим семеен яхтен круизинг добие популярност.

На яхтата, далече от сухоземния бит, проблеми и пристрастия, човек може да остане „насаме” със себе си, да усети величието на океана, да се

зареди и мотивира за бъдещето, осмисляйки изминатия път. Навярно съм наследила спортния дух и романтиката на баща си, човек, който и в прекия смисъл витаеше в облаците (като бивш военен, а след това и граждански летец). Нарекъл ме Сърница на името на онова родопско село, в което сигурно е бил щастлив с майка ми, преди да се появя на белия свят. Романтичната традиция римувано продължава в имената на по-малките ми сестри – Росица и Зорница. Завършила съм икономика, журналистика и съм специализирала полска филология, докато Васил бореше театрознанието в Краков. Работейки и по трите си образования, никога не съм прекъсвала плаването под ветрила.

За по-сериозно негово начало смятам включването ми в отбора на Организацията за съдействие на отбраната в Шумен (съпругът ми тогава бе драматург на тамошния театър) по уиндсърф, с който дори постигнах призово класиране на първата дунавска регата. В София с група приятели в домашни условия Васил строеше яхти, които бяха „кооперативна" собственост, лятно време активно използвана по Черноморското крайбрежие. Първите ни по-далечни плавания с нашата „Али Баба III" бяха до Мармарис и до Сицилия. Още тогава знаехме, че ни предстои и ние с яхта да „открием" Новия свят...

Дори в нашия кръг има хора, които смятат, че е твърде рисковано едно столично семейство да се хвърли в трансатлантическо плаване. Контрапункт на неминуемия риск е нашият предишен ветроходен опит, всестранната психологическа, организационна и техническа подготовка, изучаването на района, маршрута, пристанищата и т.н., самото закупуване на яхта, подходяща за целта. Избрахме я по Интернет. Взехме кредит, като ипотекирахме апартамента на свекърва ми.

За Мармарис тръгнахме със сериозна, предварително осигурена екипировка, оборудване и техника, натоварени на един стар джип. В едно кафене в марината платихме на посредника кеш 25 хиляди евро за яхтата, произведена през 1985 г. в корабостроителницата в Ла Рошел, Франция. Тя е бермудски слуп със стъклопластов корпус и палуба, дълга 9,60, широка 3,50, с газене 1,80 метра, има водоизместване четири тона и 50 квадратни метра платна – геноа на ролриф и грот, а също – щормови стаксел и спинакер. Дизеловият двигател, трицилиндровият YANMAR, има мощност 27 конски сили и се охлажда с морска вода. Освен цялото оборудване по конвенциите, имахме и две дингита – гребно и с извънбордов мотор. Решихме да не променяме предишното име, поетично-мистичното название на своя остров, с което първият собственик – ирландец, бе удостоил яхтата си. „Изумруден сън" съответстваше и на нашето светоусещане и мечти за океански плавания.

На 28 август 2006 г. от Мармарис ни изпрати нашият технически екип – синът ни Георги и Веселин Христов-Мейджъра, както и присъединилият

се към ритуала Димитър Клисуров. Първите близо три „средиземноморски" месеца обхванаха плаване до общо 44 пристанища на Турция, Гърция, Италия, Тунис, отново Италия и Испания. В края на октомври в залива на Палма де Майорка се оказахме сред около десет хиляди яхти. Казаха ни, че през активния сезон количеството им се увеличава двойно. Икономически мотиви ни накараха да изберем Порто Пи, а се оказа, че сме застанали във военно поделение. Униформените бяха доста любезни, показаха ни откъде да минем, попитаха имаме ли нужда от нещо. Следващият началник на караула се оказа уставняк, който разгони всички цивилни съдове. Вързахме се на борд на едно от малкото свободни места на централния кей на главната крайбрежна улица на Палма.

Отметнали Балеарски острови, подкарахме испанския континентален бряг. В средата на ноември подписахме договор за четири месеца и оставихме „Изумруден сън" в маринатата на Кралския регатен клуб в Картагена. Тримата се прибрахме в България със самолет. На 24 март през следващата 2007 г. на яхтата се върнахме с Васил. Подготовката за океана включваше проучване на карти и хидрометеорологична информация, запасяване с по-трайни продукти и много разговори с колеги. Извадихме яхтата на сух док, за няколко дни почистихме дъното и направихме нов антифаулинг, но висяхме седмица на сушата, защото кранът идва само в понеделник. В маринатата на Малага, в края на 90-те години обявена за най-модерна в света, ни дадоха място номер 999 близо до входа. Влизащите от морето вълни и твърде бързите колеги ни клатеха непрекъснато. При отплаването винтът ни бе засукал рибарска корда, закачена на котвеното ни въже. Наетият водолаз се справи бързо с проблема.

Следващите месеци прекарахме по пристанищата на Испания, Мароко и отново на Испания – вече на Канарските острови. На 20 септември 2007 г. със самолет заедно с домашния компютър в Лас Палмас на остров Гран Канария при нас долетя Елка. Яхтата беше на котва, с въже към брега – своеобразен „тролей" за дингито. Предната кабина превърнахме в склад, догоре запълнен с провизии. Разчетът ни бе да стигнат за около 50 дни. Сред английските ни приятели имаше хакери, които ни подариха електронни карти. Те са ценно попълване на голямата ни навигационна библиотека. Много по-надеждните класически хартиени карти също се е случвало да получаваме безплатно по мариниte. На борда имахме 360 литра испански вина в картонени кутии и много по-малко родопска ракия собствено производство. След като погледахме океана от най-високия испански връх Тайде (3 718 м), се отправихме към порт Миндело на Сан Винсенте – един от групата острови Зелени нос. За 22 денонощия прекосихме Атлантика до Шарлотвил на остров Тобаго. На прехода ни клати много, имаме доста работа с платната, но никакви аварии. В същия период и по същия маршрут три други лодки бяха пострадали и екипажите им ги бяха напуснали.

Зад Атлантика попаднахме в един съвсем друг свят – природата, хората, културата – всичко е различно. Горивото е по-евтино от минералната вода – дизел за 0,17, бензин за 0,25 евро. След Тринидад и Тобаго посетихме портове на Гренада, Сент Винсент и Гренадини, Сен Луша, Мартиника, Доминика, Гваделупа, Антигуа и Барбуда, Холандските Антили. Дъщеря ни, възприела идеята да се включи в плаването още с първото изречение на семейното обсъждане, си бе измислила евтин начин на придвижване от закотвената на стотици метри яхта до брега – с плуване. Тоалетът на госпожицата пътуваше с нея в двете посоки съвсем сух, затворен в пластмасова кофа за сирене. Е, местните мургави младежи нямаха нищо против да разкарват безплатно на буксир с моторниците си дингито на бялото задокеанско момиче. Току-що завършила художествената гимназия, в плаването Елка израстваше пред очите ни. Освен ветроходните умения, на които я обучавахме, усъвършенства английския, понаучи испански, доби самостоятелност и самочувствие, хващайки се на работа по брега – къде в ресторант, къде в екипаж на някой чартърен кораб. Опознаването на света за трима ни бе едно богатство...

Първата в живота ни безснежна зима, в която посрещнахме Коледа и новата 2008 г., бе в лагуната и на брега на Шарлотвил на остров Тобаго в преобладаващо скандинавско ветроходно общество. Коледно дърво ни бе малка издънка на бананова палма. В първите дни на годината Васил излезе на риболов в доста лошо време с бързата лодка на някакъв негов нов черен приятел с неописуема масуреста прическа. Върнаха се надвечер със седем по-големи от метър кралски скумрии. Всеобщата интернационална рибарска завист бе разсеяна с купон на брега, подготовката за който включи и местните хора. Както при всички подобни обстоятелства, ние откривахме и закривахме танците.

В екипажа аз съм боцман и както ме занася Васил, „първи помполит", който крои плановете, прави разчетите, отговаря за навигацията и техническите въпроси. Той е капитан, а аз негов вахтен офицер. През нощта даваме двойна вахта в кокпита – единият управлява и наблюдава, другият може и да дремне, но е на разположение. Организацията на снабдяването и подреждането на яхтата е мое задължение. Водя корабния дневник. Дъщеря ни е моряк, който, освен вахтите, има неотменната грижа, като хвърлим котва край нов бряг, да отиде и завърже въже за близката (понякога не особено) палма. С което пък проваля бизнеса на съревноваващите се за тази задача местни хлапета, които с лодки, салове, дъски или с плуване се устремяват към всеки нов пришълец.

Какво ли не видяхме по време на плаването си. Етна димеше величествено, кит ни пресече курса в Средиземно море, край остров Юнг Айлънд (Сент Винсент и Гренадини) подводен вулкан озари нощното небе, 1,98 метра бе най-голямата риба, която едва изтеглихме на борда. На инат в

лошо време, аз на руля, а Васил – залегнал с канджата, след много маневри все пак вдигнахме откраднатата ми от вятъра шапка. Просто искахме да си докажем, че следващ път ще си върнем друго, може би по-важно, паднало във водата нещо. В Доминика ни посрещнаха с „Добре дошли в Рая!" Островът наистина заслужава такова сравнение. Тук можеш да усетиш божия промисъл с всичките си сетива: пищна екваториална гора, множество водопади, причудливи дървета, надвиснали над реките, топли езера (в такова се окъпах), загадъчни пещери и едно демократично черно-бяло реге-парти край огън, запален на брега. Запознахме се със симпатична млада негърка – Ванеса, която има десет братя и сестри от трима бащи. Тримата ѝ мъже, от които има три деца, са се запилели по съседните острови. Нейният „рай" започва от бараката без вода, в която живее, и свършва до парите, които трябва да намери за униформи и тетрадки.

На Карибите всичко е купон: детството, работата, любовта, раждането, гледането на дете. Купонът има ежегоден апогей, наречен карнавал. Карнавалът на острова от две половини – Сен Мартен (департамент на Франция) и Сен Маартен (част от Холандските Антили), обикновено трае две седмици. Този път бяха решили да го слеят с рождения ден на кралица Беатрикс – националния празник на Страната на лалетата, така че ставаме свидетели, а и участници в 17-дневен маратон. Празненствата са в специално карнавално градче и по улиците на столицата Филипсбърг. Народ от всякаква възраст, пол и цвят на кожата подрипва по цяла нощ, тълпи се в безкрайни шествия, калипсо-надигравания и рап концерти, за да загрее за големия парад. На огромни камиони с озвучителна техника беснеят музикални банди, може да ти се завие свят от тресящите се, изрисувани и разголени тела, от паунови опашки, ореоли, предрешени в костюми на тигри, дяволи, слънца, цветя и какво ли още не.

Ветроходното пътешествие не е чак толкова скъпо предприятие, като изключим основната инвестиция в яхтата. Таксите по мариите, които може и да се икономисат, умният подбор откъде да си купиш храна и гориво формират месечен разход, по-малък от този на семейството в София. Част от него се избива с работа тук-там и на парче по брега. Плаването обаче те обогатява със знания и емоции, със стотици нови приятели от целия свят. Срещнахме само трима плаващи българи: Сава – капитан на американски чартърен катамаран, Пепи – преди пет години е преплавал Атлантика със самоделно построен ветроход и оттогава работи в пристанището на Мартиника, Велизар – току-що е продал яхтата си и ще бъде екипаж на норвежки кораб.

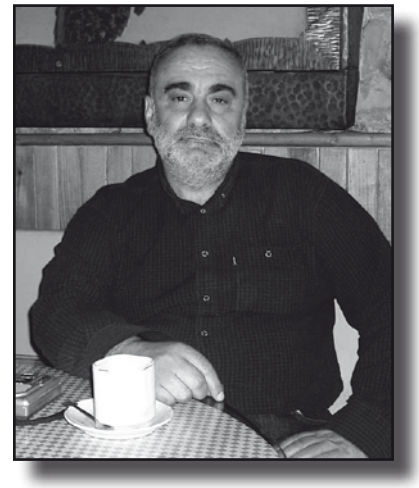
Обратния, по-труден преход през Атлантика от Бобис марина, остров Сен Мартен, до Фаял – един от Азорските острови, направихме за 23 дни. Капитанът ни бе избрал нетрадиционен и хитър маршрут – без спиране в Бермуда. Без никакви щилове закарахме до Азорите 350 от всичко 400

литра нафта, купени в Тобаго. Справихме се с един сериозен щорм от десет бала и вълни по седем-осем метра за около 36 часа, като щормувахме без платна и се редувахме на румпела, защото автопилотът не можеше да се справя със ситуацията. По традиция и ние изрисувахме на бетонния кей на Орта (главното пристанище на острова) полагащото се на новопристигналия парче от метър на метър и половина. Начертахме си маршрута, написахме имената на страната, яхтата и екипажа, всичко на фона на националния трибагреник. На 8 юли м.г. плаването завърши на остров Терсейра. С Васил се върнахме със самолет. Елка остана до септември, защото едва след края на сезона кран може да мине по претъпканите улици, за да вдигне лодката на брега.

На 22 април са билетите ни за Азорските острови. Оттам до брега на Португалия за десетина дни ще затворим „Пръстена на ветровете" (циркулацията на пасатите), както ще се казва книгата, посветена на ветроходното ни пътешествие. С Васил сключихме граждански брак през 1979 г., след 25 години се обвързахме и с църковен брак, трето също тъй задължаващо и красиво единение между нас ще направи Океанът, когато един другиму ще си подарим общия ни ветроходен „пръстен"... Защото мечтите могат да те накарат да преодолееш всякакви страхове и да успееш да постигнеш свободата. А голямото плаване под ветрила е една от най-амбициозните ми мечти.

Февруари 2009 г.

ПАРИ В МАРКУЧ



Боцман
ХАЧАДУР АДАМЯНЦ

Едва ли на много хора в Параходство БМФ (освен на кадровиците) името Хачадур Адамянц нещо им говори. Умалително-приятелската му четирибуквена производна обаче – Хачо (което в превод от арменски означава Христо), стотици моряци от различни възрасти и длъжности свързват с един достоен, прям и общителен боцман – герой и разказвач на истории, случили се във вече 32-годишния му плавателен стаж, сред които онази за валутата като че ли е най-забавна и поучителна. Но за нея по-късно...

Роден преди повече от половин век „на пъпа" на Варна, под часовника, в центъра, район, в който и сега живее с четиричленното си семейство, недовършил още средното си образование, но току-що получил първия си паспорт с навършените 16 години, Хачо се глави за дърводелец в известното мебелно соцпредприятие „Явор". След две години покрай талаша и още две в казармата прясноуволненият момък прави важен житейски избор, който предопределя цялата му по-нататъшна съдба – постъпва на обучение за моряк в Морската учебна школа на БМФ. След половин година в нея и три месеца на учебно плаване до Куба на борда на моторен кораб „Петър Берон" довчерашният юнга е готов за първото си „истинско" плаване.

За повече от година 15 000-тонният карго-кораб „П. Славейков", след ремонт в Риека, обикаля Европа от запад, а на изток достига до Малайзия. За това време младият моряк бързо усвоява задълженията си при маневрите, работата с бигите, а в съзнанието му и досега са прекият му началник – боцманът Хари, капитанът Любомир Горунски, старпомът Крум Андреев. Тогава палубната команда е многобройна – четирима моряци, четирима рулеви, дърводелец и боцман. Днес, вече като боцман, Хачо има всичко петима подчинени – трима рулеви и двама моряци. Работата обаче въобще не е намаляла.

В дългогодишния плавателен стаж на боцмана само в Параходство БМФ (и един рейс в състава на български екипаж за осем месеца на еврейския кораб „Кастрел" преди много години) се въртят имената на дузина кораби. На близнаците „Славейков" и „Вазов" отлитат общо четири години и още пет – на „Преслав", все като моряк. Плавал най-много дотогава с капитан Мирослав Насалевски и сигурно харесан от него, на поредния му кораб – 3 000-тонния (река-море), родно производство, моторен кораб „Каварна", Хачо е издигнат за боцман. Вече 22 години само на тази длъжност се изреждат още отново „Преслав", после „Сердика", „Созопол", „Осогово" – до продажбата му, до последния – моторен кораб „Черни връх". Едно отдавнашно заместване на болен от екипажа на ферибота „Героите на Севастопол" довършва списъка.

През зимата на 1982 г. натовареният в Лисабон с корк в хамбарите и с чували тапи върху капаците на палубата моторен кораб „Преслав" плава за Бургас. В „малкия Бискай" го застига силен щорм – десет бала вятър и осем – вълнение. То накъсва всички четири биги на левия борд, на палубата вече няма ни една тапа, кърмата взема вода, а тя повлича корабните въжета. Ако те се намотаят на винтовете, без ход корабът е обречен. Боцманът бай Йордан завързва домакина Стефан, Хачо и двама рулеви, за да не ги отнесе вълната, и ги изпраща с брадви и ножове да отрежат въжетата. После една командирована за плаването журналистка от вестник „Народна младеж" ще опише как комсомолците са спасили кораба. На днешните си 55 години Хачо смята, че за някакъв „героизъм" в морето не може да се говори – всеки моряк би свършил, без да се замисли, това, което в момента се налага, но нарежда събитието на първо място сред морските си спомени.

Според боцмана старите кораби и затегнатият контрол по пристанищата вгорчават живота на моряците. Не толкова поради техните знания, умения и действия при проверките, а поради недостатъчното и некачествено оборудване на някои от корабите, те влизат в разни „списъци" или ги арестуват по пристанищата. Какво ли е коствало на екипажа на 37-годишния, на прага на продажбата за скрап кораб „Черни връх", така да подготви него и себе си, че комплексната и задълбочена проверка на чиновниците по Парижкия меморандум в Равена към края на 2006 г. да не констатира никакви забележки, а корабът да излезе от унизителния списък? Преди това кораб „Камчия" е арестуван за едно денонощие в Хайфа. Една от причините е, че липсват прожектори, които да осветяват спасителните плотове. Елементарно. Четири прожектора са закупени и доставени за часове – шипшандърът на брега само това и чака. Не може обаче да помогне за отстраняването на другото изискване – тентите на спасителните лодки. Устройството трябва да има определени качества, функции, вид и начин на закрепване. Цяла нощ екипажът сшива една рационализация от стари брезенти, която полузакрива лодките, гледани от кораба (мористо пантомимата е прозрачна), и задоволява „временно" проверяващите – до следващото пристанище, за късмет – Бургас.

Днес, когато много хора се опитват да окрадат държавата, изглеждат смешни коронните „престъпления" на моряците в миналото, опитващи се да си подобрят благосъстоянието с тяхна си, преследвана от митничарите международна „търговия". Промяната на „ценностите" масовизира модерната дума „мафия" и почти изтри красивия ретро-моряшки термин „марфа". А в онова време тя се ширеше на кокошкарското ниво на дънки, пердета, мохер, касинки, стимулирана от смешно ниския курс на „гущерите" (по 90 стотинки парчето), от безумието да си купуваш портокали по Коледа от „Кореком", от „валутните" аптеки и 200%-ното мито на издуханите вече европейски возила.

Преди поредния заход в руско пристанище, съгласно установилата се на кораба традиция, и боцманът Хачо дава навити на отделни рула долари и рубли на отговорния за операцията моряк. В носовата магазия той вкарва кръглите пачки в подходящото за трезор напречно сечение на няколко маркуча. След граничната контрола всеки си получава обратно краткотрайния и безлихвен валутен депозит. Този път обаче системата е пробита. Хачо си получава само доларите, рублите са изчезнали. Той не го преживява кой знае колко, но червеят на съмнението вече гризе колективния екипажен морал. Не дава резултат неколкократното претърсване на магазията, бърникането с подходящи помагала навътре в маркучите, назрява идеята те да бъдат нарязани на дребно... След цели пет месеца един моряк прибягва до Хачо с невероятната новина: „Боцмане, виж какво намерих в склада!" Рулото руски пари се връща „само" при собственика си. От което пък следва изводът, че един моряк може да излъже всички митничари по целия свят, но никога – събратята си от екипажа.

Боцманът уважава антиалкохолните корабни правила, но и собствената си команда. Нали е по-добре само по време на преход вместо фракционни скрити запои по кабините, в рамките на предвидените за обяд минути, на отворена врата, колективно и ритуално, самоконтролираният 50 – 100-грамов еквивалент на многомесечния труд и скука да бъде употребен с една хубава салатка? За да няма пияни на борда. Защото ако предишните събрания, филми, честванията, Нептунови празници, книги са запълвали свободното време, то сега от работа такова не остава, а на капналия от почистване на хамбари, маневри, чукане на ръжда, боядисване и какво ли още не моряк чашката е най-ненужният утешител.

Някъде около началото на промените моторен кораб „Преслав" се разтоварва в Хамбург. Стифадорът предлага на боцмана бигата да се спусне още десет сантиметра надолу. Хачо му тегли една моряшка на български – „Това да не ти е кран?" Докер от немската бригада се възмущава от солената реакция – очевидно знае български. Етюдът „Ти пък кой си?" завършва с това, че известният нашенец Ицо Луканката от Хасково (отмъкнал ТИР с луканки и ги продал в Италия), търсен за грехове в отечеството, се реализира в немското пристанище, където пък в конкретната ситуация ратува за чистотата на езика. Някак странно старпомът забранява контактите с българския немец.

Още след заставането на кораба в Бургас двама от службите започват да препотяват Хачо с въпроса: „Кажи сега какво стана в Хамбург?" Единият държи моряшкия му паспорт: „Ние ти дадохме този паспорт, ние ще ти го скъсаме." Толкова е грешен контактът с невъзвръщенеца. Още по-грешно е преди, след като си обиколил целия свят, да кажеш, че някъде навън хората живеят по-добре, отколкото в собствената ти страна. Хачо не е членувал в никаква партия, професионално не се дава дори на капитаните (някои младоци се правят и на боцмани), не помни да е влизал в какъвто и да е конфликт на кораба или в офиса на параходството, държи на своите подчинени, мрази некадърниците, които виреят на чужд гръб, и минава за остроумен шегаджия. Той носи достойнството и традициите на своя етнос (от който в компанията има и други добри моряци), но покрай тукашната съпруга, приятелите и обкръжението напълно се е интегрирал в българския социум. И е по-богат с двете си родини.

Боцманът има свое обяснение за това, че през последните години натежава моряшкият труд. Преследването на печалбата и модернизирането на пристанищната и корабна техника повишават интензивността на плаванията, остаряващите кораби се нуждаят от много повече грижи, международни морски конвенции, меморандуми и други документи издигат изискванията към всички страни на корабоплаване, а екипажите (администрацията си е същата) претърпяха редукция. Въпреки това Хачо е отговорен към своята компания, чувства се сигурен в нея и не поглежда към чуждия флаг. Не се безпокои, че филипинци или украинци ще изтласкат нашия изпълнителски състав от българските кораби. Кой ще дойде на тях при това заплащане? Малко му е криво, че при по-мъдрото отскоро заплащане на задграничното възнаграждение в евро, вместо в долари, коефициентът на трансформацията не е еднакъв за офицерския и изпълнителския състав. Не го безпокои предстоящата приватизация на БМФ, защото ако новият собственик наистина се занимава с корабоплаване, няма как да го направи без професионалисти, сред които го нарежда дългогодишният опит на море.

След като повече от два часа сме си говорили с Хачо в барчето на Дома на моряка за морски работи и се каним да се разделяме, влиза к.д.п. Кирил Начев. Двамата се ръкуват сърдечно, разменят реплики, видимо доволни от случайната среща – преди са плавали на един кораб. Хачо отпрашва по отложени заради разговора ни дела, а аз не пропускам една експресна оценка на капитана за бившия му подчинен: „Четири десетилетия плавателен стаж са ме срещали с много моряци. Запомних Хачо като един от най-добрите палубни боцмани. Професионализъм и отговорност са двете неща, които го отличаваха. Той бе пример за целия екипаж, а и подчинените му бяха много изпълнителни. Такива служители са чест за Параходство БМФ."

Януари 2008 г.

НАЙ-ГОЛЯМАТА ОТГОВОРНОСТ – ПОДПИСЪТ



Инженер
ХРИСТО БИХЛЮМОВ –
управител на INSB Bulgaria Ltd.

Почти не помня родното си село Трояново, където съм роден през 1945 г., защото от 5-годишен живея в Бургас. За разлика от хилядите хора, които нефтозаводът „обра" от региона, родителите ми се преместиха в морския град заради учителските си професии. Мускули и морско самочувствие трупах няколко години, тренирайки гребане с каяк. Учейки в Електро-механотехникума, още не знаех, че съществува Морското училище, но когато дойде време да се кандидатства, аргументите на свакото – морски офицер и единствен моряк в родата, добиха тежест в семейния съвет. В онзи период пълната държавна издръжка не бе за пренебрегване. Та „заведе" ме роднината във Варна и попаднах в групата на срочнослужещите кандидати. Понаучил от тях нещо за казармата, така и не се отказах от предстоящите ѝ пет години, макар и в учебен вариант.

В средата на 60-те още не бяхме „нация техническа", но да си инженер бе много престижно. Напливът за механици в училището бе много голям, въпреки че и навигаторите имаха право да сложат едно „инж." пред имената си. С диплома само няколко стотни под пълното отличие се наредих едва 56-и сред приетите. За малко да остана зад оградата. Във физкултурния салон – спално помещение, някой си бе харесал точно моите панталони, а явяване по къси плажни гащи пред мандатната комисия не бе прието. Отсъствието се равняваше на отказ от училището. Цанко, с когото се знаехме от Бургас, в последния момент ми услужи със сакралната вещ.

Морското училище, преминало за мен в много учене, разнообразявано от много децибели на ударните инструменти, които ми бяха поверени в ротния оркестър, ми даде професия и приятели, но най-вече – отговорност и организираност (радващи началниците и недолюбвани от някои подчинени), които вече четири десетилетия ме водят в професионалната ми реализация.

Тя започна в БМФ като четвърти механик на парахода „Алгол”, от онзи тип „Либерти”, дето уж бяха само за едно плаване, а ги експлоатирахме много дълго след войната, за която бяха предназначени. Около година плавах и на кораб с дизелов двигател, след което с един кадрови приятелски жест се прехвърлих в танкерния флот, който ми бе по-удобен, защото беше в Бургас. Вървях нагоре по стълбицата, плавайки на големи танкери, които професионално не ме затрудняваха, защото познавах и двата типа корабни машини, а на танкерите главната силова установка е дизел, докато котли и турбини са на пара. След едно прекъсване от три години, когато, трупайки административен опит към тогавашното Министерство на горите и опазване на околната среда, отговарях за чистотата на морската вода от Емине до Резово, отново се върнах в плавсъстава. През 1982 г., в деня, в който с колегите трябваше да отпразнуваме получаването на правоспособност първа степен, с кола ме закараха от Варна до Бургас, защото м/т „Искър” бе останал без главен механик. После се заредиха „Места”, „Струма”, „Тунджа” – а сред танкерите се вклини един много труден 45 000-тонен м/к „България”.

Няколко години ръководих плаващата работилница в Бургас, известна с абревиатурата ОКТОФ (Отдел за кораборемонт и техническо обслужване на флота). Началото на промените донесе надежди, изненади и най-вече – трудности. Добросъвестно водих битки с тях, но когато през 1991 г. работниците започнаха да избират началниците си, аз пък избрах да се занимавам със собствен бизнес.

…Точно на 8 март през същата тази 91-ва година изнесох семейството си от къщата, която имах почти в центъра на Бургас, в един апартамент, а от нея направих кафене. По онова време това бе твърде разпространен бизнес, в който мислех, че и за мен ще има място. Отделените „настрани” моряшки пари, събирани из моретата по 6 – 7 долара на ден, бяха вложени в новата ми битност. Тя обаче не продължи много. Настъпилият само след няколко месеца тотален срив ме убеди, че не е трябвало да се захващам с нещо, от което не разбирам. Въобще – фалирах…

Бях сигурен, че разбирам от кораборемонт, и затова реших да се върна към него. И досега съм благодарен на Васко Кабов, който ми даде една стаичка под наем в Кораборемонтния завод. Купих си само един факс, който още имам. Работата като че ли потръгна – бях плавал и ремонтирал кораби, имах приятели и колеги в тази сфера, поназнайвах английски и гръцки, известна ми бе организацията и възможностите на различни звена в кораборемонта. Интересна метаморфоза забелязах у някои хора. Разбрали за движението ми към новото поприще, те ме окуражаваха, обещаваха помощ, а когато тя наистина ми бе необходима, или ме бяха забравили, или просто ми гледаха сеира. Имаше какво да се гледа – втори фалит. На един кораб трябваше да подменим 300 м тръбопровод. Клиентът иска да бъде 6 мм, а тези, дето ги бях наел, вложили 5,5 мм. Такъв бил украинският стан-

дарт. Дойде човекът да си приема кораба, извади шублера и бързо констатира половин милиметър разлика. Обяви, че нищо няма да ми плати, каза „довиждане" и си отиде. Провалил се и като предприемач, си направих главния извод – в частния бизнес, ако не си свършиш работата сам, няма кой да ти я свърши.

Ако все пак има случайности в живота, следващата ми крачка в бизнеса е нещо такова. По повод на ремонт на гръцки кораб в Бургас и на български м/т „Осъм" в Пирея, познавах един колега – грък, техническо лице от страна на някакъв корабособственик. При мое служебно пътуване до Гърция през 1993 г. непланирано се срещнахме с въпросната личност. Изслушал ме какво съм работил, какво правя в момента и какво мога, да оставим, че лично ме познаваше в действие, той ме „заведе" (както навремето ме „заведоха" в Морското училище) лично при Йоргос Гларас – едноличен собственик и шеф на борда на директорите на INSB (International Naval Surveys Bureau) – корабен регистър. В края на разговора ни вече бях външен негов сървейор – единствен в Бургас и в България. Мина време, докато осъзная колко важно нещо се беше случило. Най-малкото защото фалитът бе немислим. А изпитвах и удовлетворението, че ще правя нещо, което другите не могат…

INSB е класификационна неправителствена организация, създадена в Пирея през 1980 г. В главния офис работят над 40 души, а в около 70 офиса по света – над 250 сървейори. Сред тях по стаж сега аз съм доайен. В момента компанията наблюдава над 1000 кораба с повече от двумилионен тонаж, прави всякакви прегледи и издава всички конвенционални и други регистрови документи от името на 21 морски администрации, има договори за сътрудничество и взаимно признаване с четири други класификационни организации, от май 2001 г. е пълноправен член на TSCI (Международна асоциация за техническа инспекция и класификационни институции), има сертификат за качество ISO 9001:2000.

Когато през 1993 г. започнах да работя с INSB, добих самочувствие. Никога не съм бил на гръцка заплата. Нито гръцки представител, по-скоро партньор. Имам персонален печат с номер. Гласуваното ми доверие е залегнало в договор, в който финансовите ни взаимоотношения опират до един двустранно приет процент. Повече работя – повече получавам. И обратно, но затова пък съм абсолютно самостоятелен. Това, а и чувството, че имам потенциал, ме осмели през 1994 г. в едноличната фирма, която носи моето име, да развия други две предвидени в предмета ѝ дейности – агентиране и спедиция. Първо назначих две жени – секретарка и счетоводителка, а след това – един агент. Добре работихме с крупна английска фирма – огромни количества захар, след това – какао. От последната пратка ни бяха оставени на отговорно пазене в пристанището 8 000 тона от ароматния прах. Шоколад – за половин България.

…От началото на новото хилядолетие датира намерението ми да създам нов офис. Една година след като той бе готов, поканих гърците на официалното му откриване. Запознаха се с екипа, организацията, възможностите ни. Обсъдихме перспективите, региона, нишата. Очевидно след като 10 години като ЕТ „Бихлюмов" бях сървейор на INSB, съм завоювал достатъчно доверие, че компанията ми даде името си. Така на 10 април 2003 г. бе създадена INSB Bulgaria Ltd. Дружеството е 100% мое, самостоятелно и работи по правилата на гръцкия регистър. По-късно част от сървейорската и секретарската работа и проверката на чертежите от гръцкия офис се прехвърлиха в Бургас, въпреки че бях умерен противник на подобни рискове. Екипът се увеличи до 14 души, за което финансово помогнаха и от INSB. Само след два-три месеца практиката доказа, че решенията са били по-скоро емоционални. Новата структура, функции и щат се оказаха икономически неефективни.

Гръцките пари секнаха, отново минах на пълна самоиздръжка, но не освободих веднага всички новоназначени. Част от тях оставих на работа. Нещо повече, един корабостроител, випускник на варненския Технически университет, назначих и му осигурих практическо обучение в главния офис на INSB в Пирея. Рискувах с надеждата, че инвестицията ще ми върне един добър млад мениджър. Освен мен в екипа бяха още административен директор, двама сървейори, юрисконсулт, счетоводителка, секретарка и чистачка. С този народ си вършихме работата в България и по света.

От 15 октомври 2003 г. съм единствен и изключителен представител на INSB и на територията на Румъния. Значението на новия пазар и „експанзията" на север се доказват само от две цифри. Ако през 2005 г. сме извършили около 50 различни прегледа, то само в Констанца те са били повече от 30. Доверяват ни се корабособственици от Сирия, Ливан, Украйна (с нейно посредничество – и крупен търговец на скрап от САЩ), Литва, 6 – 7 български фирми, сред които „Борд Марин", „Атлантик", „Рибекс", „Вортекс шипинг" и др. От края на 2003 г. участваме в интересна комбинация – строителството на фериботи в Бургас от името на Литовския корабен регистър наблюдаваше Българският корабен регистър, а „инвеститорски контрол" от името на корабособственика – литовското министерство на транспорта, извършвахме ние. Като се подпиша – плащат. Наскоро наш сървейор за втори път летя до Канарските острови, където наблюдаваме ремонта на украински хладилен кораб.

От края на 2004 г. съм флагов сървейор и на морските администрации на Сент Винсент и на Коморските острови. От същата година в бургаския ни офис се намира и представителство на Морската администрация на Коморските острови, управител на което е синът ми Боян Бихлюмов. По този начин, събирайки под един покрив гръцки регистър и една атрактивна чужда морска администрация, тогава затворихме целия цикъл от процеду-

ри и услуги, които биха заинтересували евентуалния корабособственик. Стремим се максимално да го улесним и да му спестим време и средства, предоставяйки пълна информация, съкращавайки бюрокрацията, вниквайки в проблемите и оказвайки реална помощ за тяхното решаване при стриктно спазване на всички изисквания, касаещи сигурността на кораба и екипажа. Доказателство за безкомпромисните ни критерии в това отношение е фактът, че в един период от 3 години в никое пристанище по света нямаше задържан кораб, на сертификатите на който стои мой подпис.

…В Морското училище бях високо неорганизиран музикант, но корабите, частният бизнес и особено класификационната работа ме превърнаха в отегчително педантичен „заядливец", неспособен на никакъв компромис. Намирам се между корабособственика и завода, които имат собствени системи за качество и нямат интерес нещо да стане „по-така". Всички знаем, че сертификат кораб не кара. В разумни предели е възможна някаква гъвкавост и творчество, но инспекторите от Държавния пристанищен контрол обикновено не са чак толкова гъвкави творци. Плащам на Южнокорейския корабен регистър – член на IACS (Международна асоциация на класификационните организации), за да можем онлайн във всяка точка и време по света да правим справки с конвенционалните правила, изисквания и документи. Макар и извън IACS, се стремим към признаване от Европейската комисия на правото ни да работим с клиенти от ЕС. Имаме това самочувствие най-малкото защото по Парижкия меморандум таргет-факторът ни в момента е едва 0,06.

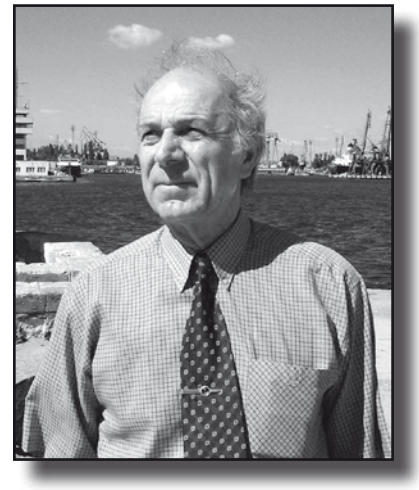
На тези години узрях за мисълта, че не трябва да се занимавам с всичко. Знанията и опитът на моята голяма „река" пуснах да текат в три относително самостоятелни „потока", основаващи се на възможностите на децата ми и на дългогодишните ми колеги. Класификационната дейност е поверена на директора на това направление Добрина Тотева и на главния специалист Георги Георгиев. Синът ми Боян завърши право и е с мен още от периода на корабното агентиране. Сега продължава като частно лице да е представител на флага на Коморските острови. Дъщеря ми завърши право в Бургас и магистратура по морско право и застраховане на Острова. Тя представлява флаговете на Панама и Белиз и се занимава със застраховане. Привлякохме „Евроинс" към корабното застраховане, помогнахме на компанията да застрахова и първия си хеликоптер. Общо екипът ни е от десетина души. Аз си мисля, че работя, възможно е те да смятат, че им преча. Ходят по света, обучават се, израстват. „Благодарение" на кризата работата понамаля, тези, които плащаха, сега закъсняват да го правят, а тези, които закъсняваха, въобще не плащат. Върнахме се към един стар девиз: „Уважение – всекиму, вересия – никому!"

В актива на INSB Bulgaria Ltd. към момента е наблюдаваното ново строителство на четири ферибота в Бургаската корабостроителница в периода

2004 – 2009 г., два изследователски кораба в МТГ „Делфин” през периода 2006 – 2007 г., един 5 000-тонен ро-ро кораб „Саламандър” в китайска корабостроителница през 2009 г. и един кораб за търсене и спасяване „Косатка”, който от 2010 г. се строи в МТГ „Делфин” и е пред предаване през следващия месец. От страна на панамския флаг наблюдавахме в също в Китай строителството на два 25 000-тонни и един 14 000-тонен карго-кораб, които излязоха от завода с наш клас. За друг клиент наблюдавахме ремонта на кораб под български флаг, който бе рефлагиран. Строителството на една серия от 17 риболовни кораба в момента под наш контрол продължава да се извършва на Канарските острови. Бургаският офис на класификационната организация е единствен (гръцкият няма това право), който приема и одобрява проекти за ново строителство, и единствен, който през три години за трети път (през този месец) има сертифицирана система за качество по английски стандарт. Питали са ме защо точно в Бургас е концентрирана цялата тази дейност. Много е просто – защото аз съм от Бургас!

Септември 2011 г.

БАЗАТА Е В СЪРЦЕТО МИ



Адмирал от резерва
ХРИСТО КОНТРОВ

Заедно с Нахимовското училище 46 години, 7 месеца и 25 дни от живота ми преминаха под пагон. От 39 години военноморска служба, от лейтенант до адмирал, близо половината останаха във Военноморска база Варна. На една от най-важните, според мен, флотски длъжности – командир на кораб, бях седем години, общо пет години заемах длъжностите началник-щаб, заместник-командир и командир на базата в периода на нейния количествен и качествен апогей – втората половина на 80-те години и първата от промените. Сега, от дистанцията на времето, оценявам, че службата ми в това съединение в голяма степен ме е формирала като човек и моряк, направила ме е съпричастен на достойни дела и мъжество, на значими и неоднозначни процеси и явления, оставила е незаличима следа в сърцето ми.

Преди разпределението, още в училището, и на трите по ред желания за първа длъжност във флота бях написал едно и също – торпедни катери. По онова време не понасях особено морето и си мислех, че на катерите ще е по-леко, защото повече друса, отколкото клати. По-късно щях да разбера, че вестибуларният апарат привиква много по-бързо, когато му се помогне с отговорността за това, което става на море, със самочувствието, авторитета и личния пример пред екипажа.

За израстването на катерниците – „морските жокеи", значение имаше отношението на командването на ВМС към тези кораби. За тях – най-малките във флота, нямаше никакво облекчение – плаваха във всякакви хидрометеорологични условия, излизаха на рейдове наравно с другите по-големи кораби. По някаква флотска традиция, която сигурно е имала и добра страна, първата курсова задача се сдаваше по няколко пъти, докато комисията я приеме. Същото бе и с командирския допуск до управление. Трима лейтенанти се явявахме от четвъртък до събота всеки ден и вече не

знаехме какво още се иска от нас. Вече бяхме удавили мъката си в ресторант „Байкал", когато комисията от щаба на дивизиона реши да ни изпита за последен път в неделя в 22 часа. Този път не само ни дадоха допуска, но дори ни и похвалиха.

Впечатляваща бе скоростта на катерите. Най-бързият се носеше с 55 възла, моят бе най-бавен – 48,5 възла. Мъка бе, когато от последната осма позиция трябваше да се престроя от килватер във фронт. Ако първите не отнемеха оборотите, нямаше как да се получи, колкото и да ме пришпорваше по радиото тогавашният командир на дивизиона капитан III ранг Стефан Дамянов, след него – и капитан III ранг Илия Площаков. Обливан от вълните и на мостика, командирът на катера бе приятно мокър лете и неприятно обледяван зиме.

Преди да се сбъдне мечтата ми да командвам голям кораб, бях помощник-командир на малък противолодъчен кораб, а след това и старпом на стражевия кораб „Смели" в продължение на три години. През първата от тях според една собствена прецизна статистика си бях ходил вкъщи точно 80 пъти – пъти, не дни. Обикновено старпомът отсъстваше от стражевика вторник вечерта и в събота от сутринта до 17 часа, когато бе най-необходим, по време на голямата приборка.

От старпомския ми период датата 14 януари 1968 г. е паметна с тъй наречения „леден поход" на „Смели" от Севастопол до Варна. Още при снемането се наложи маневра за освобождаване на котвата, „засипана" от веригата на съседния есминец. Навън от базата ни чакаше снежна буря, пет-шест бала вълна и минусови температури. Корабът замръзна до антената на „Фут"-а на 26 метра височина. Наложи се да сменяме курса между Одеса и Румъния на 315 градуса, за да се избегне вълнението. Във Варна корабът влезе с тонове лед по палубата, живият шев на ростри по корпуса бе спукан.

Службата ми като командир на стражевия кораб „Смели" започна екстремално. През октомври, точно когато започваха есенните щормове, бяхме вдигнати по тревога за оказване на помощ на български моряк от моторен кораб „Персенк". След екстрената подготовка още известно време изчаквахме медицинския екип, за да си получи банките с кръв. В точка около Емине трябваше да пресрещнем „Персенк", чийто щурмански електрик вече губил зрение поради изпит предишния ден отровен спирт. Дадените ми координати бяха грешни с един градус. Истинското рандеву било край Калиакра. Във Варненския залив видяхме „Персенк" с приспуснат флаг. Като командир се терзаех за смъртта на моряка, въпреки че друг бе виновен за онзи градус. Лекарите заключиха, че фатална е била изтеклата нощ.

Само месец по-късно в щормови условия доставихме навреме медицинския екип на борда на моторен кораб „Богдан", за да успее да спаси неговия боцман, спукал язва на море.

Участвах като командир на кораб в двата последни (като старпом и в другите два) от четирите похода (1969 – 1972 г.) на стражевите кораби в Средиземно море. Фактически учебни стрелби се провеждаха по въздушни мишени, пускани от бомбардировачи, излитащи от руските бази в Египет. Един от гостите на мостика, въпреки създадената организация, се намеси в управлението на стрелбата, забелязал първи „целта", подведе телефониста, който даде целеуказание на зенитните автомати за стрелба по капака на мишената. Сигурно намесата ми е била малко груба. Въобще, особено в Босфора, където дори се сменяше полосата на движение по фарватера, управлението бе затруднявано от „народа" (обикновено по-старши) – началници, проверяващи, направленци, оказващи помощ или обикновени пасажери, който считаше, че мястото му по всяко време е само на главния команден пункт. Екипажите, в сравнение с нашето Черно море, по-леко понасяха средиземноморското вълнение.

Сред множеството „адмирални ефекти" имаше един, свързан с тогавашния командващ на флота адмирал Иван Добрев. „Смели" бе толериран в сравнение с „Дръзки" като флагман на базата и флота. Естествено тази чест носеше и много главоболия по линия на обилното началническо присъствие. Едва ли е било случайно на 25 март 1972 г., точно на 50-ия си рожден ден, командващият да се окаже на борда на флагмана на финала на флотско учение, по „традиция" в лошо време. Очакваше се отличната бойна подготовка да бъде „подарък" за юбилея на началството. Базовият буксир „Юпитер" твърде дълго размотаваше 1 000-метровия буксир на мишената. Докато във вълнението заема позиция за стрелба по морска цел, буксирът се скъса и стрелбата пропадна. В следващия епизод катерите загубиха и двете си изстреляни торпеда. Импровизирано-организираният празник в кают-компанията бе заменен с мрачен обратен преход до Варна, в края на който доложиха, че торпедата са намерени. Поне се размина без наказания.

От всичко десет Обединени ескадри с руски кораби в Средиземно и Черно море участвах в седем – в две като оператор от Щаба на флота, в четири, докато командвах Първи дивизион противолодъчни кораби, и още в една като заместник-командир на Военноморска база Варна. Показателен бе един епизод от Шестата ескадра в Средиземно море, в която нашите ВМС участваха с два стражеви кораба и военен транспорт. Гласувано ми бе доверие като командир на дивизиона противолодъчни кораби да бъда заместник-командир на ескадрата, командвана от капитан II ранг Василий Голубев. Имах много срещи на море в учения с нашите руски приятели. Винаги съм им се възхищавал и съм ги уважавал, но се случи да изпитам разочарование от този офицер. Още на първата ни среща не ми направи добро впечатление – държеше се надменно, нямаше го познатото ни руско откровение и душевност.

След продължително учение южно от остров Крит, в което, освен корабите от нашата ескадра, участваха и кораби от руската Пета оператив-

на ескадра, на „Смели” излезе от строя рулевото устройство – повреди се буталото на хидравликата, а нямахме такава резервна част. Единственият изход бе да се направи ново бутало. За подобни цели имахме струг на военния транспорт и стругар, който бе от екипажа на стражеви кораб „Дръзки”. Обстановката бе сложна, съпроводена и от вълна три-четири бала. Нямаше друг изход, помолих командира на ескадрата да спусне барказа от флагманския си кораб, за да прехвърлим стругаря от „Дръзки” на транспорта. За мое и не само за мое учудване капитан II ранг Голубев ми отказа. Тогава го помолих ескадрата да остане на дрейф и по радиото инструктирах командира на „Смели” капитан III ранг Михаил Йонов и командира на транспорта да застанат с корабите си близо един зад друг, но на борд на вълната, за да се получи сравнително добър заслон.

Това даде възможност на Йонов да спусне корабната лодка, за да прехвърли тя стругаря на транспорта. Рискът бе голям, затова се наложи лодката да се върне и да бъде вдигната отново на кораба, докато стругарят майстореше буталото. Тази маневра беше повторена още веднъж, когато то бе готово. Лодката подходи към „Смели” и предаде буталото, след което беше отново вдигната на борда на „Дръзки”. Не бях спокоен през цялото време на тези маневри, но вярвах в умението на командирите и моряците, защото неведнъж на учения бяхме тренирали действията на екипажите в екстремални условия. Да, имали сме и несполучливи епизоди, но и в тях хората натрупаха голям опит. Всичко това стана пред погледите на екипажите. След сполучливия завършек на операцията мисля, че всички български моряци бяхме горди, а в очите на капитан II ранг Нестеров – заместник-командир по политическата част на руския флагман, прочетох укор към неговия командир. Разбира се, поведението на този руски офицер не промени моето отношение към приятелите ми, остави кратко огорчение от отказа, но пък и удовлетворението, че бях подготвил с помощта на щаба и командирите на кораби много добри моряци.

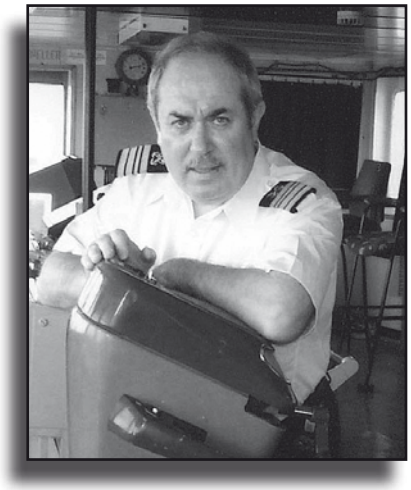
Годините ми в дивизиона съвпаднаха с периода на количествен и качествен апогей на базата и флота, на интензивна и поучителна подготовка на море, пронизвана от рейдове, съвместни задачи, стрелби и бойни упражнения. Самочувствието да командвам пет кораба естествено бе съпътствано от трудностите по тяхното поддържане, от проблемите на близо 500-те офицери, старшини и матроси. Куриози доказваха истината, че флотският живот е многолик и непредсказуем, че малки грешки водят до големи инциденти, които пък не пречат техните автори да стават големи началници. Във флотския фолклор остана засядането на стражеви кораб с нос в брега на Варненското езеро, торпедната стрелба в базови условия, ненадейната „баня” на половината щаб в студено мартенско море в резултат на преобърната гребна лодка. В дивизиона като че ли за пръв път оценик голямата роля на щабните специалисти, която ме съпътстваше на следващите ми по-високи длъжности.

Назначаването ми за началник-щаб на базата бе при две благоприятни обстоятелства – прекрасен командир и човек в лицето на контраадмирал Димо Денев; високоподготвени и отговорни щабни специалисти. Изучих целия район с всичките му фарове и складове, през ръцете ми мина и целият процес за освежаване и преработване на документите за бойната готовност и оперативно-бойната подготовка, стартирал през 1985 г. От едната сфера – да творя планове, да организирам тяхното изпълнение, да ръководя запасния команден пункт, следващата ми длъжност – заместник-командир на базата, ме прехвърли в нейната предпочитана от мен противоположност – почти непрекъснато плаване с всички кораби във всякакви учения.

Като новоназначен командир на базата, за каквото и да исках разрешение от командващия на флота адмирал Васил Янакиев, получавах един и същ отговор – не. Осъзнал, че всъщност ми е предоставена отговорност за крайбрежието на половин България, че командвам десетки кораби и стотици хора, смених тактиката. Вземах нови решения в рамките на правомощията си, реализирах ги и докладвах за резултатите. Понякога чувах „браво", но пък веднъж бях глобен с няколко месечни заплати. В един момент, когато във флота прасетата бяха повече от моряците, и аз реших пазарно да подпомагам базата. Вместо да бъдат изгорени, разреших две бракувани гемии да бъдат продадени. Вместо 90% от приходите (150 000 лева) да отидат към Щаба на флота, с тях бяха закупени две стада овце от Плевен и Котел, котли за отопление на постовете за наблюдение и свръзка на Шабла, Калиакра и Галата и шест бунгала за свързочния възел, чиято сграда вече се рушеше. Бях нарушил правилата, но в морален план не чувствах вина.

За съжаление през 90-те години корабният състав на базата намаля и остаря, задълбочи се финансовият недостиг, независимо че се явяваха нови задачи и предизвикателства, адекватни на промените в архитектурата на сигурност. Без да подценявам другите поделения на флота, вече като началник на Главния щаб, имах отговорността и възможността да влияя на състоянието на базата, макар и в ограничен материално-технически и финансов ресурс. Известен „пробив" бе 1997 г., когато покрай поредния, домакинстван от нас „Кооператив Партнър" средства от САЩ подпомогнаха реновирането на някои брегови съоръжения, сгради и създаването на оперативна централа в района, която замени материално и концептуално негодния вече команден пункт. Според мен, въпреки трудностите, базата успешно плава по фарватера на промените, изпълнява новите си мисии, достойна е за съвременни бойни кораби, съответстващи на добрите ѝ традиции и човешки потенциал. Бих се радвал, ако това се случи в близко бъдеще в съединението, в което премина по-голямата част от корабната ми служба.

Ноември 2008 г.



НАЙ-СОПЕНАТА ПРОФЕСИЯ

Капитан далечно плаване
ХРИСТО КЪНЕВ – ГРАФА

Родното ми село Борово няма нищо общо с романа на Крум Велков, а пък и изтъкнатият ловец Пенчо Кубадински в средата на 80-те години го превърна в град. В детството четях само морски романи, а като поотраснах, се заглеждах в униформата на вуйчо ми – матрос на ескадрения миноносец „Г. Димитров", и се заслушвах за подвизите на петима земляци – бъдещи капитани и механици, тогава все още курсисти в русенския Техникум по речно корабостроене и корабоплаване. В престижното „полувоенно" учебно заведение се учехме здраво, а редът, дисциплината, униформата и наказанията имаха за цел „да ни направят хора". Като комсомолски секретар на курса бях остриган „нула номер", че не разкрих пушачите, а те от солидарност на другия ден доброволно се издокараха със същите прически.

По онова време се забраняваше точно това, което беше на мода – отначало тесните крачоли, след това – широките. Директорът Цако Цаков обаче разреши широките панталони само заради аргумента ни, че това е световната моряшко-прагматична мода. Отначало на мен, а след това на целия курс майка ми уши по-хубави матроски яки. Колани, курсовки и дори някои учебници си доставяхме от Морското училище. Много обичах специалността си – корабни двигатели, докато вахтите по време на стажовете разкриха, че кожата ми не понася съприкосновение с масла и горива. На едно учебно плаване с пасажера „Димитър Благоев" до Виена необичайно за дубльор-моториста често се задържах на мостика. Като че ли още тогава бях решил в Морското училище да кандидатствам „Корабоводене за гражданския флот". Там ме и приеха.

Понамъчен от математиката в първите курсове, в следващите науките ми ставаха все по-лесни и приятни. Заради един „спор" с ротния старшина инкасирах един за цялото обучение ден арест. Честите пеши походи, под-

ходящи за първото прилагателно на училището – военно, и безсмислени за второто – морско, строгият режим, макар украсяван от младежки щуротии, лагерът, стажовете, колективният стремеж към значима житейска цел неусетно формираха качества на мъже и моряци, присъщи на тогавашните випуски... Още в първото ми плаване романтиката отстъпи място на отговорността, а годините на море не само трупаха опит, но и доказваха една след друга, че съм си избрал „най-соления" занаят.

В Параходство БМФ работя вече 32 години – повече от четвърт век на море и само шест години „на брега", от които пет като технолог в отдел „Трампово плаване". След училището бях трети помощник на стария моторен кораб „Персенк". На чисто новия, голям и добър кораб родно производство „Родопи" се върнах крачка назад – четвърти помощник, за няколко месеца, докато слезе третият. На този кораб, с първи капитан Иван Антонов, отдадох общо над седем години, достигайки до старши помощник-капитан на Стефан Данаилов. После се заредиха „Шипка", „Витоша" и „Беласица".

Първия си „капитански" моторен кораб – „Каменица" – приех през 1991 г. в Мерсин от капитан Мишо Трифонов. В напътствията си към „новобранеца" той бе лаконичен: „Концентрирай се върху преминаването през Дарданелите, от нищо да не ти пука, останалото ще дойде от само себе си." Капитан на контейнеровоза „Гео Милев" бях пет години, а след него – на моторните кораби „Царевец", „Вола" и „Александър Димитров", на който плавам вече две години.

Първият ми кораб – „Персенк", караше стоманени слитки от тогавашния Жданов за Испания, а от Казабланка – апатит за Пристанище Варна-запад. На 29 декември корабът чакаше ред на рейда в навечерието на новата 1977 г. По формулата: „Единият от двама ни трябва да остане, аз слизам" капитанът бе на брега. Главният механик – също. Старпомът и вторият механик отплаваха с единия катер, но не изпълниха обещанието да се върнат с другия. С няколко месеца стаж бях дежурен и едновременно най-старши капитан на борда. Към три часа след полунощ силен гръм се чу по целия кораб. Един моряк докладва: „Котелът гръмна!" При опит той да бъде запален факлата детонира горящите газове, които откъсват една гърловина, а пламъкът облизва моториста. Човекът бе в кома със стопени отпред дрехи и черно лице, гърди и ръце. Прикриването на субординационния вакуум бе малката ми грижа, спасяването на ранения – спешна. От Оперативната централа предложиха да подходя към аванпорта. Нито имах право, нито време. Макар и от подветрения борд, при голямата вълна изпратеният катер се издигаше и пропадаше с амплитуда от няколко метра. Отгоре безпомощното, опаковано като мумия в одеяла тяло трябваше да бъде рязко спуснато с въжета точно в горната мъртва точка на катера. С една репетиция прехвърлянето успя. Моторягата се оправи бавно. След комисията мен ме наградиха с една заплата, другите отнесоха наказанията.

По време на отпуск, без да напускам Параходството, направих един труден рейс с моторен кораб „Бристол лейк" на „Зодиак", който разнасяше цимент край бреговете на Америка. На старпомската длъжност през 1993 г. ме смени отличникът на своя випуск и тогава капитан далечно плаване Павел Мирчев. След време от компанията ме попитаха дали не искам да се върна старпом на същия кораб. Още не бях узнал, че след смяната на цимента с нов товар – моторен скрап, който има отровни изпарения, Павката бе загинал в един от хамбарите.

Въпреки пожеланието на Мишо, като млад капитан на м/к „Каменица" много ми „пукаше", а и нещата изобщо не вървяха от само себе си. От Латвия и Германия карахме метал – автомобилна ламарина и връзки с валове за Чикаго по сложната система от шлюзове между езерата. Още на прехода в океана, а и като доближихме материка, ни драха два тежки щорма – първият цели три дни, когато се движехме с три възла. Вторият ни пусна след около 12 часа. На третия ден от разтоварването на кея един от местните лейкъри (езерен кораб), изпуснат от влекача, се натресе в носа ни. Фалшбордът на бака бе смачкан заедно с всичките елементи на набора. Само за денонощие повреденото бе изрязано, монтирани бяха нови части, оставиха ни и две банки боя сами да си боядисваме кораба, като се вдигне температурата.

На следващия ден мобилен брегови кран на вериги разтоварваше връзките с валовете. По-късите – от шест метра, минаваха нормално, но подългите – от 11 метра, трябваше още долу в хамбара да се завъртят, за да излязат диагонално през просвета на люка му. Вдигането ставаше с голяма скорост, за да няма време връзката да се развърти обратно във въздуха. Две връзки по три вала, закачени на двата сапана, тежаха общо около 37 тона – нищо за мощния кран. При поредната операция краят на връзката се удари в капака на люка, скъса се единият сапан и устремени надолу от собствената си тежест, изхлузените железа пробиха двойното дъно. Гейзери вкараха в кораба около 3 600 тона вода, той легна на дъното и се накрени надясно. Поне 200 души от различни заинтересовани институции се извървяха да оценяват и дават акъл по ситуацията. Отстраняването на повредите – цяла одисея, включи подводно рязане на около два квадрата от дъното, временно ограничаване на достъпа и изпомпване на водата, вдигане на кораба и ремонт в плаващ сух док.

По време на последния ми рейс с моторен кораб „Александър Димитров" рано сутринта на 9 септември м.г. в района на островите Зелени нос, посред пътя между Европа и Бразилия, закъдето плавахме, приехме сигнал „Мей дей" на УКВ. Открихме бедстващия на радара на около 20 мили, влязохме във връзка с него – оказа се самотен мореплавател на борда на претърпялата корабокрушение (загубила мачта и две платна, с повреден двигател) белгийска яхта „Базил". Дежурните в Спасително-координа-

ционния център на Зелени нос явно не бяха англоговорящи, но с колегите им от Лас Палмас уточнихме най-целесъобразните предстоящи действия. Отклонихме се почти обратно на курса, намерихме яхтата и я взехме на буксир, а шкипера приехме на борда. Тези близо 300 морски мили и време от едно денонощие бяха чиста загуба за Параходството, но неотменимо задължение по конвенциите. Обратното бе престъпление…

В един момент на другия ден сутринта яхтата изчезна от визуалното наблюдение. Беше се откъснала от нашето 200-метрово влекало. Третият помощник я откри с бинокъла сред вълните, отново я закачихме и буксирахме съгласно договора с белгиеца до порт Миндело на архипелага. В пристанището корабокрушенецът влезе на единствено възможния за мотора му заден ход, докато аз го следях на радара. После се оказа, че застраховката му е изтекла и ако юристите не се оправят в казуса, ще се окаже, че загубите ни са колкото почти цялата спасена яхта. Но човешкият живот е безценен...

В същия този район, но на връщане, загубих колега и приятел. В Сантос товарехме захар за Одеса. Моторен кораб „Сакар" има други чартьори и неговата захар за Новоросийск бе натоварена по-рано. Той отплава, след като с капитана му – Димитър Колев, си бяхме пожелали щастливо плаване и си бяхме уговорили среща на семействата във Варна, защото и на двама ни предстоеше смяна. Вече бях на път за Черно море, когато узнах, че Митко е изчезнал безследно в солената безбрежност. Океанът бе прибрал поредния си страшен данък...

Март 2008 г.



ЕДИН ЩАСТЛИВ БАГАТУР

Мичман от резерва
ХРИСТО МИЛКОВ

Христо Милков е роден на 30 април 1946 г. в с. Новградец (Суворово). Още като ученик започва леководолазен курс, който завършва след казармата – две години първокласен радист на радиостанция средна мощност (ефрейтор) в танковата бригада в Айтос. Със звание старшина I степен през 1970 г. е назначен за помощник-командир (след година и половина – командир) на морска разузнавателна група в новосъздаващия се Морски специален разузнавателен отряд на ВМС. За четвърт век служба в него завършва курс по парашутизъм, достига звание мичман, известно време е началник на парашутно-десантната подготовка в поделението, изпълнява десетки задачи, класира на призови места в различни състезания водения от него отбор, прави 700 скока с парашут и прекарва 4 702 часа под вода. Веднага след преминаването му в резерва през 1995 г. е назначен за управител на „ТИМ" ЕООД, което систематически подпомага материалната база на „морските тюлени". През 1997 г. пробягва 100 км в пресечена местност за 9 ч., 50 мин. и 46 сек., а през 1998 г. – в състава на българска експедиция изкачва в планината Тян Шан връх (7010 м) Хан Тенгри – тюркоезично название на „олтара" на прабългарите – Кан Тангра. Увлекателен и автентичен разказ за „Тихина" са две от петте му авторски книги.

Няма как да съм запомнил църковното си кръщене, случило се около първата ми годинка. Второто „кръщене" е може би най-ранният ми детски спомен. Най-малък „участник" в жътвата, упорито не исках да сляза от каруцата със снопите. Един родственик ме взе на ръце и възпитателно ме потопи в близкия вир сред учудените жаби и попови лъжички. Първият символичен контакт с водата през годините претърпя много метаморфози, но никога не се прекъсна. Трябва да съм бил четиригодишен,

когато майка ми за пръв път ми показа морето. Много по-късно научих думата, която разшифрова експлозивното детско възприятие – от входа на Морската градина то ми се струваше сферично.

След години една случка на „рибарския" плаж ме убеди във великото единение на инстинкта и разума. Започнал-недовършил леководолазния курс, се правех на голям плувец пред две другарчета от училището. Трепереща и посинял от студ, бях тръгнал да излизам от водата, когато видях, че главата на Златко някак странно се показва и отново се потапя под повърхността. Едва доплувал до него, той ме сграбчи за врата и ме потопи. Преглътнах солената порция, освободих се и изплувах за глътка въздух. Колкото и пъти да се опитвах да направя това, срещах ръцете и краката му, докато накрая пръстите му конвулсивно се вкопчиха в шията ми. Представих си края и на двама ни. С цялата си останала сила го ударих с юмрук в стомаха. Хватката отслабна, извлякох го по правилата на брега, направих бързо каквото зная от курса. Водата рукна от устата му, най-после пое въздух, а като отвори очи, попита защо е на плажа. За живота си Златко ни почерпи баклава и боза. След морската вода вече нямах вместимост за нея, но в съзнанието ми избухна риторичен въпрос – за да спасиш някого, не трябва ли първо да го победиш?

Като второ „проглеждане" към света – този в подводната му по-красива половина, възприех потапянето с маска. Към нея и плавниците някак естествено дойде и харпунът. Купешкото оръжие не ми хареса и си направих свое – дървеният ластичен прототип имаше само две метални части – спусък и стрела. От юни до октомври бях в морето. Едва по-късно щях да осъзная, че харпунджийството, поне на фазата сближаване, изисква по-голямо умение от това на бойния плувец. Кефали, лаврaци и лефери имат по-добро осезание от човешкото, съперник на електронните сензори.

Две години работих в Корабостроителния завод, докато завърша вечерно техникума, живеейки в полуказарменото общежитие. Още толкова време отлетя в истинската казарма. Пукнатините в моралната броня на танковата бригада отминаха като лош сън, за да остане натрупаният професионализъм и възмъжаване. Отново бях започнал работа, когато една неочаквана среща промени целия ми следващ живот. В квартирата ми се появиха тогавашните капитан III ранг Веселин Цветков и старши лейтенант Иван Мързаков. Знаеха най-важното за мен – първокласен радист от армията, леководолазна подготовка, един двуседмичен тежък запас във флотско поделение. За тях не знаех нищо, но ме „вербуваха" за бъдещата специална и секретна част настойчиво и въодушевено. Авансовото доверие приех веднага. За миг не съм съжалявал.

...На 20 октомври 1970 г. отидох цивилен за първи ден на работа. Връчиха ми клещи, за да се включа в оправянето на оградата. Цели 15 години, докато беше край езерото, наред с бойната подготовка, в поделението все

нещо се изграждаше. В новия му, по-устроен район първа грижа бе създаването на щурмова пътека.

Под ръководството на старши сержант Иван Няголов в поделението започна изучаването на десантния парашут, образец 1947 г. Наземната подготовка продължи в парашутния полк в Пловдив. Първият си скок над летище Калиманци направих на 3 юни 1981 г. от пенсионирания вече морски вертолет Ми-4 (№ 45). По старшинство и по килограми ми се падна да скоча четвърти – първи от втория заход на машината, която произвеждаше страшен шум. В секундите на прага в мен бушуваха смесени чувства – смелост, отговорност, чест, съмнение и страх... само една крачка ги обединява в дълг. След „нищото" еуфорията от разтварянето на парашута сякаш те кара да изкрещиш в невероятната тишина между чистата синева на небето и красивия зелен килим под тебе. Песента на чучулигите бе допълнителна награда.

Въпреки натрупваната рутина, на всеки следващ скок те гложди същият въпрос: „Ще се отвори ли?" За 700 скока основният ми парашут не се отвори два пъти. Единия път – на поредния девети скок за един ден. Чувството е хладно-възбуждащо от кипналия адреналин, все пак половин вероятност по-малко. Без паника дръпнах ръчката, отхвърлил главата назад. Колко е просто. Скоростта на падане обаче е два пъти по-голяма, а „резервата" не може да се управлява. Колкото и да се бях стегнал, зъбите ми изтракаха, когато се приземих на малка полянка, оградена от камънаци. Късмет. Иченцо, както всички наричахме главен старшина Христов, не бе споходен от същия късмет...

В „Тихина", както наричат специалното поделение, съм водил всички видове подготовки – едва ли не колкото науките в един университет. Голямо удовлетворение е пред очите ти през годините стотина момчета да се превръщат в мъже, да ти вярват и да те следват. Затова обаче трябва да си по-добър от тях, да изискваш повече и от себе си, да ги убеждаваш, че в нашата специалност правата линия не е най-краткото разстояние между две точки, дори ако между тях има марш от 100 километра в пресечена местност.

Дълбоководното водолазно спускане – по-скоро психологическо изпитание, отколкото тактическа подготовка, ми даваше възможност чрез очите (те говореха повече от условните подводни жестове) да „надничам" в душите на своите подчинени. От баржата по оразмереното вече пред Ахтопол се спускахме по тройки. На третия метър очите зад маските изразяваха интерес и нетърпение, на тридесетия, където вече бе тъмно и студено, под парцаливите чешки неопрени – вече бяха окръглени пред неизвестността. Надолу продължавахме, хванати за ръце, а в очите все повече проблясваха искриците на азотното опиянение, контролирано още от разума. С нашите автомати на апаратите за сгъстен въздух петдесетият метър бе предел.

Под него дебнеше кислородното отравяне. Очите им говореха, че ми вярват и ще ме последват. Когато дълбокомерът показа 62 метра и фалшивото ежедневно его бе окончателно разсъблечено, нагоре към повърхността по стълбицата на декомпресията бавно се издигаха още двама матроси, направили нещо, което се удава на много малко хора.

Морската разузнавателна група, която командвах около четвърт век, има две задачи – да събира информация за своите и да вреди на чуждите, и двете – на тяхна непозната и „агресивна" територия, което усложнява изпълнението им. Парадоксално е, че поделението, „троянски кон във флота", и в учебна обстановка бе противник на своите, бе недолюбвано от тях, защото правеше бели на корабите на рейда, на бази, складове, дори на родната милиция. Пак като преди на „рибарския" плаж трябваше да победиш някого, за да го спасиш от заплахите, които тогава го грозяха по каноните на „студената война". Някои не го разбираха.

Торпедният катер имаше за задача да ни транспортира в полунощ от базата до указания залив, а ние, разделени на групи в гумените лодки, да доплуваме до брега и разузнаем противодесантната отбрана на крайбрежието. Катерът предприе необясними повороти, форсираше двигателите и по всичко личеше, че иска да се демаскира. Нашите „противници" на брега бяха служебни приятели на екипажа. Неочакваната засада вече стреляше във въздуха и се канеше да отблъсне двете десантни лодки. С третата излязохме доста встрани, преминахме в тил и първо се справихме със спящото шофьорче, на „молотовката", докарала групата. После бе неутрализиран целият ѝ състав, завързан в собствения му камион, а затворите на оръжията му оставени в една торба в кабината...

Коронната пакост на „Тихина" бе учебното „изваждане от строя" на бойни кораби на котва в морето. Отдалечаване от брега, прегражден огън, превъртане на винтовете и патрули по бордовете бяха защитните им приёми срещу бойните плувци. А тяхната задача бе „проста" – да доплуват до целта и да разбият в борда две бурканчета от детска храна, пълни с блажна боя. Най-голямата ми жертва бе стражеви кораб (дипломатично простих на една руска грамада), най-продължителната задача – 9 часа във водата, най-голямата победа – подводница и корвета за едно излизане, най-интересния случай имах с „морския кон". Така галено наричахме автономния подводен движител. На отиване акумулаторите му осигуряваха прилична скорост, която за кратко и аз постигах с плавниците, но на връщане кончето се изтощаваше, та едва го измъквах на брега.

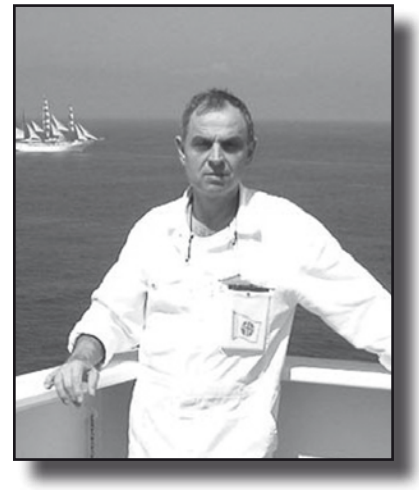
Час преди полунощ възседнах морския кон и се отправих към корабите на рейда. Подминах първата линия, която се очакваше да е по-бдителна. Тъкмо си избрах един миночистач, когато едно катерче се отправи към него. Изчаках го да застане на борда, да прехвърли на кораба няколко души. Изглеждаше, че скоро няма да отплава. Изпълних си задачата – две

големи петна цъфнаха на носа на миночистача. Тишина. Не бяха ме открили. После по радиото щяха да узнаят, че са потопени от диверсионна мина. А сега реших да видя какво става с катерчето. Завързах кончето за котвената верига. Плъзнах се леко по водата, набрах се нагоре по борда и подадох глава над него тъкмо когато едно матросче се показа в светлия правоъгълник на вратата на рубката. Видяхме се един друг. Момчето рухна изведнъж на палубата и отново настана тишина. С кончето се прибирахме дълго, но необезпокоявани. И досега се чудя защо. Толкова дълбок ли е бил шокът от неизвестното морско чудовище? Или толкова голям недокладваният срам?...

И днес, прехвърлил 60-те, след 27 години под пагон, от които четвърт век в „Тихина", след още 12 години в „цивилизацията" още сънувам занятия и задачи. Но не обичам етикетите – нито служебния – „командоси", нито злобния – „убийци", нито романтичния – „морски тюлени". Аз съм просто един щастлив багатур (така нашите предци са наричали универсалните прабългарски войни, известната близка по-късна дума е от друг славянски език), оцелял в битките във въздуха, на земята и под водата, със себе си и с военната бюрокрация. Обикновено същинското изпълнение на задачата започваше „отвъд". Отвъд изтощението, отвъд отчаянието, дори отвъд възрастта (на всички състезания бях най-възрастният участник), в прекия и преносния смисъл – под куршумите. Трябваше да бягам, да скачам, да плувам, да стрелям и още много „да..." по-добре от стотиците момчета, които за по три години бяха „мои". Знам, че не обичат особено взискателните командири. Аз обичам всичките си бивши подчинени, колеги и началници...

Март 2008 г.

ОТ ТРИ ХИПЯДИ ДО ТРИСТА ХИПЯДИ ТОНА



Главен механик
ЦАНКО СТАНЕВ

Не съм от моряците, които, откакто се помнят, са искали да прегърнат тази професия. Напротив – исках да стана летец. До завършването на гимназията се занимавах с авиомоделизъм, имах четири парашутни скока и бях летял на планер. Преодолях прегледите, въртящия стол и тестовете за авиационното училище, положих и изпитите. Непреодолимо препятствие за постъпването в него се оказа една декларация за съгласие от родителите. Нямах спомен за баща си, а майка ми, може би точно по тази причина, не сложи подпис единственият мъж в семейството да се посвети на рискова професия. Откъде да знае, че алтернативният вариант, който избрах – Морското училище, щеше да се окаже много по-рисков. Десетки години плавах само на танкери – от 3 000 до 300 000 тона, и преживях или се разминах на косъм с половин дузина пожари и катастрофи.

Прекарал детството в родното Поморие и юношеството в Бургас, нямаше как да не бъда изкушен и от морето. През летата от него се прибирах в къщи, когато огладнея. По цял ден се навъртахме край по-големите в яхтклуба на любимото на Яворов градче. Най-дръзкото ни плаване с още четири хлапета – без права, без разрешение, без вода и храна, бе до Созопол и обратно. На кейчето ни чакаше Грозданов – мощният и страховит шеф на яхтклуба, който опердаши всички ни методично и последователно, като се постара най-много върху организатора на приключението – сина си Киро. По това време вече знаех, че нося името на чичо си – механик на търговски кораб, потопен от немска подводница край Одеса по време на Втората световна война. След години на няколко пъти в това пристанище безуспешно търсих гроба на загиналия екипаж, за който някои бяха чували, но никой не знаеше къде е.

Морското училище ни бе събрало от цяла България, за да ни разпилее по целия Световен океан, след като, наред със знанията по специалността с тогавашния си режим, бе успяло да ни научи и на онова, което в умален мащаб е корабният екипаж – много мъже, за дълго време, на малко, затворено пространство, с обща цел и трудности. Няма корабособственик (четвърт век плавам под чужди флагове), който за гражданския си флот да не предпочита офицери, подготвяни пет години под пагон в казармена строгост като за военен флот. Не само че не ми тежеше, режимът дори допадаше на дотогавашния ми спортно-житейски самоконтрол. През първия семестър само два-три пъти излязох в гарнизонен отпуск, първия домашен – с един колега през зимата, прекарахме на връх Ком. Оморячването на лагер в езерото и военната практика в Созопол оставиха най-добри спомени поне за мен. По-голямата част от курсантството през нощта прескачаше оградата по любов (някои се изпожениха твърде рано), докато малка група почти фанатизирани спортяги правехме това сутрин, за да се къпем на изгрев в морето. Началството демократично се опита да превърне нарушението в организирана оздравителна процедура, която не доби популярност.

През 1969 г. Танкерното плаване, за което бях разпределен по желание и поради бургаското си жителство, нямаше достатъчно кадри и затова започнах реализацията си в плавсъстава вместо като четвърти, като трети механик на танкер „Искър". Капитан бе Иван Станчев, а главен механик – Петър Цаперков, който много след това, вече на 84 години, направи последния си рейс – закара някъде продаден за скрап същия този „Искър". И сега го срещам, строен и забързан, а тогава бе взискателен и педантичен. Видеше ли, че младите механици имат интерес, бе готов с часове да ги въвежда в занаята.

След това бях трети механик и на един от флагманите на родното корабоплаване – 35 000-тонния танкер „Огоста". На него преживях първия си пожар. На вахта на преход към Бургас огнярят Кольо Пилето докладва, че „нещо става" с единия от двата котела. Оставен без вода, котелът бе стопил тръбите, а през люкчето се виждаше, че на дъното му от вълнението на морето се клатушкаше нещо като огнена лава. Появиха се пламъци между двата котела. Старпомът ме пазеше от огъня с мокро одеяло, подаваха ми пожарогасители, а аз само ги изпразвах. Работата вървеше добре, докато някой не ми подаде бутилка с въглероден двуокис. Последното, което помнех, бе, че изпразних и нея. В съзнание дойдох в кабината, където ме бяха преместили, без да усетя.

Имах още по-неприятен епизод с помполита Петров. Той ни досаждаше с нравоучения, въпреки че според мълвата бе на кораба по наказание. Той упорито ме агитираше да вляза в партията, на което отговарях, че не съм съзрял, че ми е рано и т.н., докато не се осмелих да кажа, че докато такива като него са в партията, аз в нея няма да вляза. След доклада му реакцията

на ръководството не закъсня – следващият ми рейс бе на 10 пъти по-малкия 3 000-тонен „плаващ дисцип" – бившия винарски танкер „Росица", който впоследствие, „изцапан" с газьол, плаваше само в Черно море предимно между Батуми и Бургас. Наказанието обаче ме издигна в кариерата – на по-малкия кораб вече бях втори механик. Главният механик бай Дончо и капитанът бяха служебни приятели и непримирими врагове на шах. Ако въпросът кой е по-добър на квадратната дъска намираше отговор в броя спечелени партии, то след поредната полунощна почерпка между двамата въпросът на шефа „Кой кара кораба?" мигом отрезвява барото. Той държи, че това са капитаните, а опонентът му – механиците. В патовата ситуация бай Дончо въвежда съществен довод – посред морето спира и двете машини...

Бяхме на котва пред Одеса с танкер „Вит", когато се случи трагедията със застаналия наблизо на рейд празен танкер „Лом". Руски сухотоварен кораб, натоварен с „отрова за мишки" за Виетнам, го блъсна, а последвалият страшен взрив хвърли във въздуха средната надстройка с почти целия команден състав.

Малко по-късно и на нашия кораб във Варна, вързан на „Транспетрола", избухна пожар. Новоназначеният огняр на първата си вахта, без да отчете диферента при разтоварването на кораба, погледнал само задното препълнено водопоказателно стъкло. Както са го учили, веднага започва долно продухване на котела, което при спадане нивото на водата оголва неговите тръби. За късмет при взрива на котела ударната вълна задейства намиращия се наблизо пенен пожарогасител, който „автоматично" се включва в гасенето. В пълна тъмнина, добягал от съседното машинно отделение, успях да спра горящото вече гориво. Кожа от ръцете на обгорелия огняр намерихме по трапа, по който бе успял да се измъкне на палубата. Рибарска лодка го докара до Морска гара, линейка – до болницата, където лекарите си свършиха работата.

Втори механик бях на танкер „Места" от полагането на първата му секция в завода „Касадо" в Кудамацо, Япония, през 1973 г., когато заедно с главния механик Турудийски наблюдавахме строителството, участвахме в ходовите изпитания и плавахме с тогавашната гордост на флота. Танкерът имаше дедуейт 75 275 тона, дизелов двигател с мощност 20 300 конски сили и най-висок за времето си клас на автоматизация А1. Още по време на строителството в Токио завършихме двуседмичен курс по корабна автоматизация – апаратура и системи за управление и контрол на енергетичния комплекс, които след много години щяха да навлязат масово в корабоплаването. На съзнателните японци нямаше какво толкова да им се наблюдава строителството, но те ни глезеха с екскурзии и банкети. Последният от тях в навечерието на ходовите изпитания на 14 януари 1974 г. бе тактически пищен и продължителен. Традиционното саке, което за голямата българска делегация бе като безалкохолна напитка, ни лиши от половината дома-

кини. Другата половина падна, когато докарахме от кораба предвидения за специални случаи поморийски коняк. Японците въобще не можаха да програмират нашия махмурлук на следващата важна сутрин, но през целия ден се подпираха и прикляквaха кой където и когато може, зачохлени с влажни кърпи.

Преди петролната криза при първия си рейс чисто новата „Места" получи гориво само от Япония до Находка. Няколко зимни седмици чакахме вагони да дойдат от цял Сибир. Бункерът този път стигна до Хонконг. Там заредихме нормално, взехме първия товар от Кувейт за Бразилия. На този кораб плавах две много полезни в професионално отношение години, междувременно успях на шестата година след училището и на моите 29 да добия правоспособност „главен механик". По това време Танкерното плаване се разформироваше, корабите преминаваха към БМФ, а аз бях командирован във Варна да наблюдавам по моята част строителството на 100 000-тонния танкер „Хан Аспарух". След няколко месеца, недочакал ходовите изпитания, приех предложение на Обединението да наблюдавам известно време строителството и да участвам в ходовите изпитания на „Резвая" – единия от двата еднотипни танкера, които Балтийският завод на река Нева в Санкт Петербург строеше за БМФ. Тази задача, съпътствана от няколко случайности и една чужда трагедия, всъщност сложи край на дългия ми ергенски „стаж".

Ден преди командировката в международния отдел на Обединението, докато ми оформяха документите, едно момиченце обясняваше на друго как щяло да ходи на „Руска зима" в Санкт Петербург. На свой ред казах, че в този период и аз ще съм там, и с готовност за евентуално съдействие или за среща дадох телефона на сестра ми, която бе студентка в старата руска столица. Работата в завода изтри спомена за този разговор, а сънародничката бе дошла „на крака" в деня на ходовите изпитания. Сестра ми ѝ казала, че те ще завършат поне след седмица, т.е. след нейното отпътуване, но все пак записала телефона на хотела, в който е отседнала.

Сдатъчният капитан на завода с цигарената фамилия Казбек, бивш капитан на ледоразбивач (и с такова самочувствие), подкара „Резвая" (после черен хумор премести ударението на първата гласна) надолу по Нева, към Кронщат, за да излезем в Балтийско море. Утринната януарска мъгла, в която попаднахме, той обяви за изкуствена маскировка, която съседният военен завод прави винаги, когато подводница излиза на плаване, а после великодушно освободи и буксирите. Морето рязко се „сгъсти" от ледове и с по 30 градуса ляв-десен борд на руля едва удържахме някакъв прав курс в тесния канал. Кораб се появи по носа достатъчно близко, за да не се избегне катастрофата, въпреки че се опита да се отклони към шкарпа на канала. Булбът на 16 000-тонния „Резвая", по проект на военен бункеровчик от 1956 г., го застигна, разпра го от последния хамбар до машинното отде-

ление, в което, както след дни под секрет се разбра, са загинали няколко души от командата. Дошлият ледоразбивач подпря потъващия кораб, а ние се върнахме в завода с драскотини по булба.

Казах на сестра ми за злополучното и спешно завръщане, а получих един телефонен номер. Позвъних с чувството, че една толкова случайна среща ще е психологически отдушник на ужасния ден. Тогава още не знаех, че впоследствие той ще ме превърне във варненец, ще ме дари със съпруга и майка на синовете ми и най-важното – с някой, който да ме чака на брега.

На брега работих седем години само на едно място – в тогавашния Институт по корабна хидродинамика. Преди седмица бях се завърнал от шестмесечна командировка в Сандефиорд, Норвегия, където наблюдавах строителството на ферибота „Героите на Одеса", когато получих предложение за ръководител на маневрено-мореходния басейн. Детското ми увлечение по авиомоделизма намери ентусиазирано научно продължение в изследване хидродинамиката на радиоуправляеми корабни модели, което ме задържаше край басейна и след полунощ. Сред тях бе и една петметрова подводница, чието поведение под вода послужи за математическо моделиране на тренажора за обучение на подводничарските екипажи. Напористият директор на института Петър Богданов бе успял по линия на ИМО и ПРООН да привлече проекти и консултанти, да ни изпраща зад „желязната завеса" на конференции, обучение и обмяна на опит. Институтът бе високотехнологичен център, който акумулираше най-новото от басейна „Дейвид Тайлър" в САЩ и аналогични други научни звена на Запад, усвояваше го и го пускаше на Изток (това въобще не бе тайна, а сътрудничество), където още не бяха и чували за тези технологии...

Скромната за вече четиричленното семейство заплата на научен работник ме мотивира, а танкерният ми стаж позволи, удостоен и проучен по всички линии (партиен член бях станал, когато сам реших), да се присъединя към кувейтския танкерен флот през 1984 г. Чрез „Трансимпекс" попаднах като втори механик (крачка назад в кариерата по тогавашните правила за прекъснат стаж) на първия кораб на „Кувейт Ойл Танкер Къмпъни" – 18 000-тонния „Рехаб". Последният южнокорейски екипаж трябваше да го докара от Аржентина до Кувейт, където щяха да го поемат само българи.

Двамата със старпома Кокоров обаче се качихме още в Суец, за да понаучим кораба до смяната на екипажите. Попитаха ни дали ще играем на „възглавница". Не бяхме я чували тази игра, която се оказа много опасна. Посветени в нея са двама-трима, а участва целият екипаж заедно с офицерите. Слагаш под възглавницата си колкото долара имаш на сърце, а след известно време получаваш печалба, пропорционална на сумата, с която си се включил. Не се знае кой бърка под възглавницата, какво прави с парите, важна е печалбата. Тя обаче се формира от купени в Аржентина и прода-

дени в Пакистан пистолети и наркотици, за което узнахме малко преди да се сменят екипажите.

Подкарахме бившия японски танкер, който, потъвал, ваден и преоборудван, покрай династичното си име инкасираше луди пари за ремонт и поддръжка. И все пак бе толкова запуснат, че през няколко дни се палеха подбуталните пространства на машината. Спирахме, гасихме и продължавахме. Това е най-черният период на механическата ми биография. Принудихме се да сътворим специална система за гасене с вода на хроничните пожари. Още на следващия рейс на „Уарбах" вече бях главен механик, после на различни кувейтски танкери продължих да плавам до 2000 г. – цели 17 години. Отдавна този тип кораби нямаше професионални тайни за мен, само дето районите, в които плаваха, криеха рисковете на кризи, конфликти, войни и морски тероризъм.

Белгийската компания „Юронав" е един от най-големите корабособственици в света. Флота си от десетки супертанкери (над 300 000 тона), продавайки над 10-годишните, тя попълва само с нови кораби. Те плават под престижни флагове, с международни екипажи, дълги години предимно с белгийски и френски офицерски състав. През 2000 г. белгийците решават да пробват един българин за главен механик на свой танкер. Изборът на бургаската менингова фирма „Крис", която дотогава осигурява за компанията предимно изпълнителски състав, попада на мен. Зад подплатеното с дългогодишен опит, но все пак голямо авансово доверие се криеше още по-голямо предизвикателство. Приех да плавам като главен механик на четири пъти по-големия танкер „Лимбург" под френски флаг и с изцяло френски офицерски състав, който пък ме посрещна враждебно. Французите разбираха, че ако аз от прецедент се превърна в начало на тенденция (което и стана), тя ще ги изтласка от несравнимо по-благоприятните условия за реализация, които им дават корабособственикът, флагът и грижливите към моряците си национални закони. Естествено на „Юронав" е по-изгодно да се опира на кадри с висок професионализъм и ниска пазарна цена. Неслучайно компанията има постоянно представителство в самото Морско училище в Одеса.

На „Лимбург" всичките ми подчинени в машината (българи имаше само няколко в палубна команда) – само французи, бяха почти деца. Вторият механик бе на 24 години, най-възрастен се оказа фитерът – на 35. Абстрахирах се от агресивната среда, вършех си работата, наложих да се изпълняват точно всичките ми изисквания и постепенно се стопиха ледовете между мен и главния ми „противник" – капитанът. Скоро след рейса по телефона у дома ме откри шефът на менинга в компанията и предложи да работя постоянно за нея. Трима поредни капитани бяха пожелали да плават с мен. Три дни след като ме смени френският колега, вече във Варна, от телевизията разбрах, че „Лимбург" е взривен от терористи. На следващия ден ме

повикаха на кораба. Отлетях веднага за Йемен. Старият екипаж бе арестуван в хотел. На кораба спасителите бяха успели да запуснат само един агрегат. Пробойната на борда бе с диаметър около 20 метра, машината бе относително запазена, но със стопени кабели за управление от високата температура при пожара, който бе нагънал борда в района на взрива. „Съживихме" танкера и ескортирани от френска фрегата, се добрахме до Фужейра в ОАЕ. Повече от два месеца на котва продължиха разпити, комисии, оценки, спорове за застраховки и т.н., докато корабът беше продаден. Като шеф-механик в „Юронав" продължих да плавам на различни танкери под белгийски и френски флаг.

Под френски флаг плавах до възможните за него 55 години, под белгийски – до 60. Прехвърлих ги точно когато възрастта се вдигна до разрешените 63 години. Не вярвам да е заради мен. По правилата на „Юронав" главният и вторият механик на кораба трябва да имат общ стаж на море над пет години. Плавам на тези кораби, на които това условие не е изпълнено – нещо като гарант, наставник, консултант. Шегувам се, че моят стаж е по-голям от общия стаж на целия офицерски състав. Плавал съм с трети механик на 17 години. Ако някой обаче ме засегне на тема възраст, веднага го каня в залата за тенис. Бия го, докато осъзнае, че възрастта не е порок. Философски погледнато, морската ми професия е „подмладена" от сина ми Андрей. Той също завърши Морското училище, достигна до втори помощник-капитан в „Юронав", после придоби правоспособност „старши помощник-капитан"...

Октомври 2008 г.

МАЙСТОРЪТ



Корабен монтьор
ЦОНЬО ИРМАНОВ

Цоньо Ирманов е роден преди 81 години в първата столица на българите – Плиска. Фамилията му е производна от някой родствен пра-Ирман, той пък – от някой пра-пра-Йеремия, наречен на роден 600 години преди Христа светец и прорицател на нещастия, убит поради това с камъни от народа си автор на книга, включена в Стария Завет. Свети пророк Йеремия предпазва хората от змии, както и от други хора със змии в пазвите. Такива монтьорът май не е срещал, пък и да е срещал – не ги помни. В дългия му трудов стаж в четири предприятия през три обществени формации е бил на почит по две причини – златни ръце и широко сърце. През повечето години за другите той ще бъде „майстора", после „бате" и „бай Цоньо", по-нататък „дядката", а днес във „Варна Меритайм" – „талисман" на кораборемонтната фирма.

Само на 17 години, току след войната, с незавършена поради бедност гимназия в Нови пазар, едно момче ще потропа на вратата на братовчеда на баща си Васил Попов, „голяма клечка" във Варна – бъдещ кмет на града, а тогава – директор на унаследеното от капитализма историческо за отрасъла предприятие „Кораловаг" (кораби – локомотиви – вагони). Молбата му е проста – с труд да си изкарва хляба. Бригадирът бай Димитър посреща изпратения от директора младок, поставя му първата задача – от лъка и лентата да сглоби ножовка, с която да отреже една тръба. Когато се посипват първите стружки, заключава: „Ще стане човек от тебе." Човекът изкарва само три месеца в завода, който, доказващ първата сричка на името си, тогава строи малките пасажерски корабчета „Васил Коларов" и „Георги Димитров". Не че Цоньо се е уплашил от работата – просто казва на бате Васил (директора), че парите за нищо не стигат в купонната система. На обяд как да е – дават по чиния боб чорба в завода, но няма квартира, та го

ядат дървениците по цяла нощ на един таван на улица „Мария Луиза” при приютилия го приятел студент.

Ще му хрумне да се завре в тунелите на язовир „Росица”, ще бъде домакин на болница, ще се разтвори в бригадирското движение, докато поотрасне, за да го лапне казармата в Школата за запасни офицери в Княжево. След година започва офицерската служба на лейтенант Ирманов – взводен командир в Ямбол и Варна, курс в София, командир на разузнавателна рота, до началник на разузнавателен отдел в щаба в Грудово. Женевските съкращения ще отръскат армията, тя ще брои шест заплати на 27-годишния старши лейтенант и ще го остави на улицата с жена и две деца.

Решил отново да се върне към монтьорството, той попада на следващия земляк – началника на Цех 4 на вече Корабостроителния завод Дянко Стоянов, който веднага го произвежда в „монтьор II разряд” – колкото да не е без хич. „Петото колело” в бригадата на моториста Вангел се възправя срещу първия си кораб „Шипка”, след него „Професор Попов” – първия руски ремонтиран кораб в завода. Ще се завъртят и други кораби, ще учи в професионални курсове, ще сменя и други бригади, най-дълго по валолиниите. Най-много обаче го тегли към машините. Достигнал до V разряд, монтьорът вече има право да бъде бригадир. Един от тях се отказва от „жилото и меда” на най-малкия, но най-важен началник в завода. Цоньо Ирманов взема „осиротелите” му петима работници, прибира още трима и се нагърбва с първата си бригадирска задача през незабравимата за него 1965 г. Двигателят на едно малко корабче е разфасован по различни работни места, чарковете трябва да се ремонтират, да се сглобят и машинката да заработи със заводските си параметри. По време на изпитанията корабният механик харесва работата на „часовника” си, а младият бригадир – своята.

Бригадата се специализира в ремонта на унгарски речни кораби с двигатели „Ганц” (каквито са на нашите 100-тонни кранове), с по-капризна горивна апаратура, за която ще го „отвори” един чужд представител. При работата на полския кораб „Орнаг”, отново под строгото око на Лойд-регистър, екипът вече е от 18 души, които понякога работят на три кораба едновременно. По реда си минават „Гоце Делчев” и „Иван Вазов”, „Мургаш” с неговия осемцилиндров двигател „Бурмайстер и Вайн” поставя началото на японската серия. Бригадата захапва „Антон Иванов”, после парните машини на есминеца „Георги Димитров”, след него идват подводниците, нежно наричани „малютки”. На следващия 613-и проект се ремонтират само рулевите устройства и торпедните апарати, а „Лъджата” се оправя с двигателите.

Спукана основна шийка на коляновия вал на двигателя на малкия пасажер „Георги Димитров” става първопричина за златния трудов орден. По всичко изглежда, че валът трябва да се замени с нов. Бригадирът обаче се наема да излекува повредения. Отстранява пукнатината до появата на

здрав метал. После обработва „раната" с чудодейния метал-пластик (един „мехлем" от два компонента), който механикът бай Янко е придобил зад океана за всеки случай. В случая от регистъра не вярват, че валът ще работи дълго. Цоньо Ирманов му гарантира пет години...

През 1973 г. на ремонтчиците най-много се заинатява кораб „Гоце Делчев". Три пъти заливан от другата бригада, един кръстоглав лагер има странно поведение – работи добре на бавни и средни обороти, а на десетата минута от високите – започва да завлича. Майсторът предсказва, че машината няма да изкара дълго, и тя наистина блокира още до Босфора. И италианският завод не решава проблема. Решава го морето – една буря, която дори откъсва част от кея, изпраща и кораба на дъното, заедно със специалния му товар за Виетнам.

Днес Цоньо Ирманов си спомня с гордост и за „нигерийския" си период. Начело на една „летяща бригада" от четири души той отлита за африканската държава, в чието пристанище за класов ремонт се изреждат българските риболовни траулери. Екипажът слиза на почивка за 25 дни, а като се връща, намира ремонтирания си, изпитан и готов за още четиригодишна денонощна непрекъсната експлоатация кораб. Ремонтчиците работят на полеви условия – на кея. На помощ са само корабните талии и корабната работилница, в която стругът е най-голямото богатство. А траулерът има два двигателя SKL, четири агрегата и колко още по-малки механизми. За четири месеца бригадата отмята „Албатрос", „Гларус", „Чайка" и „Феникс".

През годините майсторът никога не е сменял монтьорското си призвание. Достига до максималния VIII разряд, портретът му не слиза от таблото „Челници в производството", в заводския профкомитет отговаря за охраната на труда, изказва се по съвещания и конгреси, получава грамоти и значки, окичва се със сребърен, а след това и със златен орден на труда. Най-много обаче го топли доверието на хората – на началниците, че ще се справи с всяка трудна задача, и на работниците, че ще им изкара добри заплати.

Преживял два инфаркта, Цоньо Ирманов отново се завръща в завода – този път в „по-лекия" инструментален цех. Ремонтира редуцир-вентили, горелки, поправя стари и твори нови инструменти. Пенсионира се през 1988 г., но бездействието и самотата не са му по характера. Едно момче, което преди години започва трудовия си път в неговата бригада, впоследствие уважаван бригадир ремонтчик, вече е създал ЕТ „Младен Чакъров". Та именно Младен през 1995 г. взема бившия си първи майстор и учител в създадената в новия период, една от първите частни ремонтни фирми, прераснала по-късно във „Варна Меритайм".

Производственият директор на фирмата Димчо Димов навремето, още преди да постъпи в казармата, също е бил стажант в прославената тогава бригада на майстор Цоньо. И може би затова сега му казва: „Теб не съм те

назначавал и няма да те уволня.” Ветеранът се завръща за пореден път на работа, когато е вече на 67 години. Първоначално му поверяват да докара в кондиция инструменталната на фирмата, появила се на голо поле. Работата се разраства и „талисманът” се радва, че е между хората. Обикаля цеховете, дава съвети на младите инженерчета, а на монтьорите, характерни с голямо текучество, все ще намери с какво да помогне. Някои от тях не са стъпвали на кораб. Старите умения на оксиженист и електрозаварчик още са му полезни. Особено за заваряването на по-трудните цветни метали. Според някакви нови изисквания го водят като „общ работник по промишлеността”. Нищо общо с промишлеността пък няма лавката, за която също отговаря в рамките на трудовия си „свободен режим”.

Поработил малко в създаденото още през 1926 г. немско дружество „Кораловаг”, после в българо-съветското КОРБСО, след това в създадения от негов цех Кораборемонтен завод „Одесос” и накрая в една от родените в новия период частни фирми, Цоньо Ирманов е живият свидетел и активен участник в сложното, понякога противоречиво развитие на важния за България бранш. През ръцете му са минали стотици тонове метал, в сърцето му са спомени за стотици хора. А и хората не го забравят...

Юни 2009 г.

PS. Не го забравят, въпреки че на 22 февруари 2010 г. бай Цоньо се пресели в отвъдното.

ИМЕНЕН ПОКАЗАЛЕЦ

1. К.д.п. Александър Арабчев 7
2. Гл. мех. Ангел Анегностиев 13
3. К.д.п. Андриян Евтимов 21
4. Доц. д-р инж. Атанас Палазов 26
5. Кап. Атанас Спасов 33
6. Гл. мех. Благомир Иванов 38
7. К.д.п. Богдан Богданов 42
8. Кап. I р. проф. д.в.н. Боян Медникаров 50
9. Кап. Валентин Китанов 58
10. Д-р Васил Куртев 65
11. Инж. Васил Попов 71
12. К.д.п. Веселин Генов 76
13. К.д.п. кап. I р. о.р. Дарин Матеев 85
14. Дачо Дачев 93
15. К.д.п. Деян Колев 98
16. Чл.-кор. проф. д-р кап.-лейт о.р. Димитър Бучков 102
17. Кап. II р. о.р. Димитър Димитров 106
18. В. адм. о.р. Димитър Павлов 113
19. Инж. Димитър Стоянов 118
20. К.д.п. Енчо Тюркеджиев 125
21. Ел. мех. Здравка Станчева 130
22. Инж. кап. III р. о.р. Иван Г. Иванов 136
23. Бр. адм. о.р. доц. д-р Иван Йорданов 144
24. Гл. мех. Кирил Кирилов 149
25. К. адм. о.р. Константин Богданов 154
26. Ст.н.с. д-р инж. Костадин Йосифов 158
27. Моторист Красимир Евтимов 166
28. Кап. Красимир Куцаров 171
29. Кап. Красимир Тодоров 176
30. Лидия Славова 181
31. Минчо Танев 187

32. Курсант-мичман (Лейт.) Мирослав Георгиев 191
33. Михаил Заимов 196
34. К.д.п. Михаил Трифонов 202
35. К.д.п. Младен Михайлов 207
36. К.д.п. Никифор Герчев 212
37. К.д.п. Николай Дамянов 219
38. К.д.п. Никола Христов 229
39. Орлин Цанев 236
40. К.д.п. кап. III р. о.р. Петко Петков 241
41. Петър Стойчев 247
42. К. адм. Пламен Манушев 252
43. К.д.п. Пламен Проданов 258
44. Инж. Първан Марков 265
45. Студент (Кап.) Румен Грозев 270
46. Гл. мех. Сергей Василев 275
47. Кап. I р. о.р. Станко Станков 281
48. Кап. II р. Станчо Димитров 287
49. Боцман Стефчо Стефанов 292
50. Сърница Василева 297
51. Боцман Хачадур Адамянц 303
52. Гл. мех. Христо Бихлюмов 307
53. Адм. о.р. Христо Контров 313
54. К.д.п. Христо Кънев 318
55. Мичман о.р. Христо Милков 322
56. Гл. мех. Цанко Станев 327
57. Цоньо Ирманов 334

Снимките в тази книга са на автора с изключение на А. Арабчев, В. Генов, К. Куцаров, М. Георгиев, М. Заимов, Н. Герчев, С. Василев, С. Станков, С. Димитров, Ц. Станев (личен архив), П. Стойчев (Reuters) и Румен Грозев (Laurent Dick).

За контакти: v_dimitrov@abv.bg

© Валентин Димитров
МОРСКИ ИЗПОВЕДИ

Българска, първо издание

Коректор
Светлана Карагеоргиева

Компютърен набор
Красимира Нанчева

© Дизайн и предпечат
Рекламна агенция „МООРЕА”
www.moorea-bg.com

©Печат
„Хеликс Прес” ЕООД – Варна
16/70/100, 21,25 печ. коли

ISBN 978-954-8576-28-4



Валентин Димитров е роден във Варна, завършил е Морското училище и 33 години служи във ВМС. Със звание капитан I ранг преминава в резерва през 2002 г., откогато е отговорен редактор за Варна на националното морско списание „Клуб ОКЕАН" (София). Творческата му дейност включва над 1 400 публикации в периодичния печат във всички публицистични жанрове, както разкази и афоризми, поместени в различни сборници. Съставител, редактор и съавтор е на 7 издания, носител на 6 литературно-журналистически награди. Издал е „Военноморска азбука" (1999 г.), „Морски хора" (2007 г.), „Живот с песен" (2008 г.) и „Слънчева кралица" (2011 г.) Член на Съюза на независимите български писатели е от 2008 г.